

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ

БИЗНЕС

ЖУРНАЛ

#8 (79) 2025



BUSINESS-MAGAZINE.ONLINE

**ЭЛЬЗА
АНТОНОВА**Генеральный директор
РОСКИНО**ПРЫЖОК ЧЕРЕЗ
ПРОПАСТЬ:**ВОЗМОЖНО ЛИ
СОВЕРШИТЬ
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ
ПРОРЫВ БЕЗ ПРАВА
НА ОШИБКУ?

с. 4

КУЛЬТУРУ «ОТМЕНИТЬ» НЕВОЗМОЖНО

с. 56

ИННОПРОМ-2025:ЧЕМ УДИВИЛИ
НАЦИОНАЛЬНЫЕ
«ЧЕМПИОНЫ»

с. 16

В ФОКУСЕ**ЭКОНОМИКА
СЖИМАЕТСЯ —**МАШИНОСТРОИТЕЛИ
ВПАДАЮТ В УНЫНИЕ

с. 34

с. 42

**МЕГАСТРОЙ
ВСЕЯ РУСИ:**РАЗГОНИТСЯ ЛИ ВСМ
ДО 400 КМ/Ч?**БИЗНЕС**

ЖУРНАЛ УРАЛ



с. 64

**НЕОБЪЯВЛЕННАЯ
ДУЭЛЬ:**Денис Паслер & Алексей Текслер —
о планах по развитию
вверенных им регионов



CESSNA CITATION LATITUDE

Мировой бестселлер в своем классе



Современный и стильный салон, простор с большой высотой потолка, ровный пол и отличные летные характеристики.

Откройте для себя Cessna Citation Latitude — абсолютного лидера по продажам в сегменте самолетов среднеразмерной кабины.



ЗАО «ИстЮнион» — официальный представитель по продажам самолетов Cessna в России и СНГ
+7 (495) 269-02-10
reception@eastunion.ru

Eastunion.ru

Реклама. 16+

№8 (79) август 2025

Федеральный номер:

- дата выхода печатной версии — 5.08.2025
- дата выхода цифровой версии — 6.08.2025

Регистрационный номер и дата принятия решения о регистрации: серия ПИ № ФС 77-73531 от 31 августа 2018 г. Выписка из реестра зарегистрированных средств массовой информации выдана Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

Издается с 2002 года. По итогам 2006–2015 годов удостоивался награды «Тираж — рекорд года» среди деловых изданий

Тираж номера — 15 000 экз; в т. ч.

- отпечатанный тираж — 15 000 экз.
- цифровой тираж (электронные версии журнала, скачиваемые в течение полугода с даты выхода) — более 5 000 экз.

Учредитель и издатель:
ООО «РЕГИОНАЛЬНЫЕ НОВОСТИ»

Адрес учредителя, издателя, редакции:
300041, Тульская обл., г. Тула,
пр-т Ленина, д. 57/114, оф. 311

info@business-magazine.online

Генеральный директор
ООО «РЕГИОНАЛЬНЫЕ НОВОСТИ» —
Мазов Андрей Сергеевич

Размещение рекламы: /
reklama@business-magazine.online

Вопросы регионального развития: /
partner@business-magazine.online

Главный редактор: Миханчик Анна Михайловна
mihanchik@business-magazine.online

Коммерческий руководитель: Валерия Назарова

Корректор: Ольга Макеева

Верстка: Сергей Ларшин

Подписной индекс: 82414

ISSN: 1819-267X

© ООО «РЕГИОНАЛЬНЫЕ НОВОСТИ» /

Использование материалов возможно только

с письменного согласия издателя

Для лиц старше 16 лет

Цена свободная

Отпечатано в ООО «Борус-Принт»,
1115201, г. Москва, вн.тер.г. муниципальный округ
Москворечье-Сабурово, пер. 1-й Котляковский, д. 3,
эт. 1, помещ./ком. 1/12.

«БИЗНЕС-ЖУРНАЛ. Центр»

✉ center@business-magazine.online

- Московская область
- Брянская область
- Владимирская область
- Воронежская область
- Ивановская область
- Калужская область
- Липецкая область
- Орловская область
- Рязанская область
- Тульская область

«БИЗНЕС-ЖУРНАЛ. Урал»

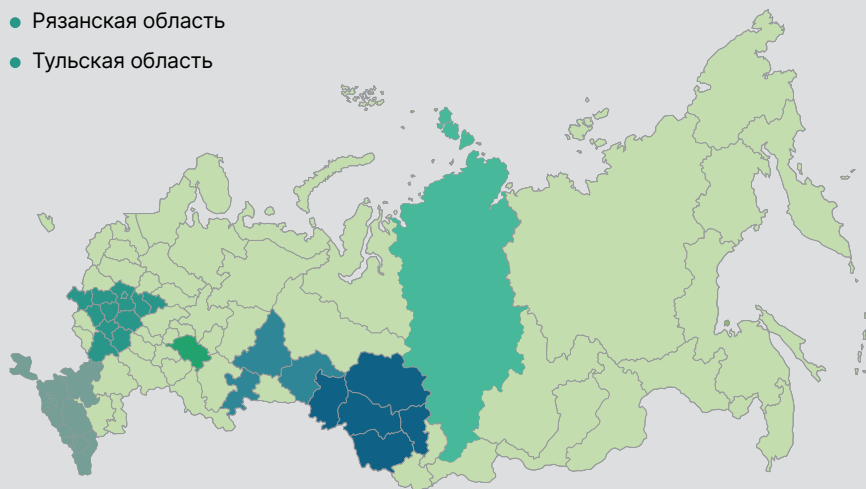
✉ ural@business-magazine.online

- Свердловская область
- Челябинская область
- Тюменская область

«БИЗНЕС-ЖУРНАЛ. Татарстан»

✉ Kazan@business-magazine.online

- Казань



«БИЗНЕС-ЖУРНАЛ. Сибирь»

✉ siberia@business-magazine.online

- Кемеровская область
- Алтайский край
- Красноярский край
- Новосибирская область
- Омская область
- Томская область

«БИЗНЕС-ЖУРНАЛ. Юг»

✉ yug@business-magazine.online

- Краснодарский край
- Ставропольский край
- Ростовская область
- Республика Адыгея
- Республика Дагестан
- Республика Ингушетия
- Кабардино-Балкарская Республика
- Карачаево-Черкесская Республика
- Республика Северная Осетия – Алания
- Чеченская Республика
- Республика Крым и город Севастополь

ПРЫЖОК ЧЕРЕЗ ПРОПАСТЬ: ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПРОРЫВ ЧЕРЕЗ НЕВОЗМОЖНОЕ

4 В Екатеринбурге состоялся очередной ИННОПРОМ, который надежно закрепил за собой почетный титул главной промышленной выставки страны. А еще здесь ежегодно собираются все топовые чиновники Минпромторга РФ, сюда заглядывают курирующий промышленность вице-премьер Денис Мантуров и лично премьер-министр Михаил Мишустин. В этом году главный трек деловой программы, заданный участникам сверху, был посвящен технологическому прорыву, который должна совершить российская промышленность. Почувствуйте разницу: теперь вместо суверенитета речь идет про лидерство, которое должно стать следующей ступенью



индустриального развития РФ, но не тут-то было. Промсектору предлагают совершить прыжок через пропасть, вопреки всем ограничениям, принять этот вызов. В истории нашей страны есть масса вдохновляющих примеров подлинно героических технологических прорывов. Есть и сегодня в России отважные люди, которые идут на подвиги, но большинство промышленников все-таки нуждаются в поддержке государства, раз уж оно



возлагает на них столь большие надежды. Проанализировав ключевые треки деловой части ИННОПРОМ-2025, собрав вместе цифры, факты и цитаты людей, формирующих промышленную политику РФ, редакция смогла проанализировать, куда сегодня лучше встроиться реальному производителю, чтобы получить импульс для прыжка с надежной денежной подушкой для быстрого старта и уверенного полета в неизвестность.

В ФОКУСЕ



ТРАНСПОРТНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

МАШИНОСТРОИТЕЛИ ПОЖИМАЮТ ПЛЕЧАМИ И СОМНЕВАЮТСЯ

34 После двух крупнейших форумов, так или иначе определяющих векторы промышленной стратегии России, Петербургского экономического и ИННОПРОМ, становится совершенно очевидно, что госбюджет будет финансировать то, от чего невозможно отказаться. Возглавляет список оборонка, далее идут мегастройки, инициированные лично президентом, а потом — приоритетные отрасли, на их поддержку будут

наскребать из последних сил: авиа- и судостроение, автопром, беспилотные системы и кое-что по мелочи вроде софта и роботов для промышленности. И если бизнес хочет получить свой кусок, сюда и нужно стремиться. Однако производители хотят знать, что с ними будет дальше, а то может получиться, как с АВТОВАЗом: господдержка есть, а спроса нет, и приходится уходить в простой. Похожая ситуация в ряде сегментов транспортного машиностроения, под капот которого мы заглядываем с помощью отраслевых игроков, для которых сжатие экономики уже стало фактором нестабильности.

400 КМ/Ч И НЕ МЕНЬШЕ

42 В этом номере много данных по разным сегментам транспортного машиностроения, но особняком в отрасли стоит тот самый мегапроект, который крайне важен с имиджевой и экономической точек зрения. Высокоскоростная магистраль — наилучшее продолжение темы технологических прорывов, преодолений и вызовов, с которыми воюют участники великой стройки ВСМ. Правда, на полях Петербургского экономического форума говорили о синергетическом эффекте, который почувствует вся страна, как только по ее просторам полетит сверхскоростной «Белый крик». Кто бы отрицал, что запуск магистралей станет и уже является триггером для развития регионов и целых отраслей промышленности. Другое дело, что скрывается за фасадом проекта, какова реальная цена технологического лидерства, и какие риски уже сегодня смущают инженеров-разработчиков.

НА ГРЕБНЕ ВОЛНЫ: ТЕХНОЛОГИИ И ТРЕНДЫ ИННОПРОМ-2025

16 ИННОПРОМ — это не только повод понять, кому достанутся основные транши господдержки, но и возможность увидеть своими глазами результаты «национальных чемпионов» — лидеров промышленности, которые уже на гребне волны. Конечно, в таком многообразии и масштабе, а экспозиционная часть в этом году заняла 50 тысяч кв. м площади, есть малозаметные, скромные энтузиасты, но доминируют гиганты: госбанки, госкорпорации, крупные промышленные регионы и ведущие экосистемы. На ИННОПРОМ всегда много разнообразной колесной и рельсовой техники, недаром же Екатеринбург теперь еще и столица транспортного машиностроения. Но в этот раз к уже привычным трендам вроде роботизации, ИИ и софта добавились «крылатые» — российская промышленность отчаянно пытается «взлететь» как можно выше: покажем и расскажем, у кого это уже получается, и почему не всем так везет..

БЕЗ ПРАВА НА ОШИБКУ

26 Среди «невезучих» оказались не только небольшие компании, для которых инвестиции в НИОКР — недоступная роскошь и непреодолимое препятствие для роста. В числе тех, кто надеется на славный российский инженерный геном, много крупных и стратегически значимых компаний. И даже когда деньги на инжиниринг прорывных инноваций есть, многое может пойти не так. «Не взлетают» не только импортозамещенные самолеты, но и чисто российские парогазовые турбины, и много чего такого, что необходимо не то что бы для лидерства, но хотя бы для суверенитета. На полях ИННОПРОМ об этом было пролито немало слез, но нашелся ли рецепт того, как в отсутствие времени и денег совершить скачок через технологическую пропасть? Послушали тех, кто пытается, чтобы узнать, как такое возможно.



ПОЛИТИКА «ОТМЕНЫ» ВСЕГО РУССКОГО УЖЕ ТЕРПИТ КРАХ

Удивительно, но факт: когда в мире воцаряется хаос, люди ищут «убежище» в культуре и искусстве. Современный цифровой век добавил в этот список соцсети, но мы в России точно знаем, что лучшее лекарство от хандры — хороший фильм или мультик о добром и вечном, а с этим у нас всегда было все в порядке. И попытки «отменить» русскую культуру терпят крах куда быстрее, чем рушатся санкционные барьеры. Потому, несмотря на все запреты и ограничения, российский аудиовизуальный контент «пробивает» большой экран на всех континентах. Из интервью с Персоной номера генеральным директором РОСКИНО Эльзой Антоновой вы узнаете о том, какие российские хорроры бьют рекорды продаж в Латинской Америке, и какой отечественный сериал хотят переснять на индийский лад в Болливуде.

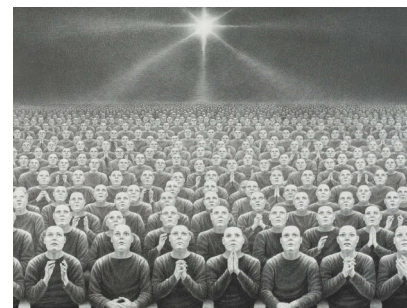
СПЕЦПРОЕКТ «УРАЛ»

БИЗНЕС
ЖУРНАЛ УРАЛ

64 В этом номере — только первые лица. Сразу два губернатора рассказывают о планах по развитию вверенных им регионов. Интервью с главой Челябинской области Алексеем Текслером мы взяли сразу по завершении ПМЭФ-2025. На нем экономические успехи региона отметил в своем выступлении Владимир Путин, а портфель подписанных соглашений увеличился вдвое по сравнению с прошлым годом. Что же до второго действующего лица, то в этом номере рассказываем о заявлениях, сделанных врио губернатора Свердловской области Денисом Паслером. Он дал большую пресс-конференцию, в ходе которой расточал комплименты и делал реверансы. А что по делу — читайте в нашем спецпроекте «Урал».

ВЫ УПРАВЛЯЕТЕ — ВЫ УПРАВЛЯЕМЫ

77 Точку в августовском номере поставит Вассерман. Его философская заметка — про бутылочные горлышки мировой цивилизации, биологическое разнообразие, которое неумолимо сокращается, вредя прогрессу. Маркетологи торжествуют, да и политики рады: с приходом капитализма и эры потребления в мире настало время манипуляторов, среди которых наш постоянный автор эрудит Анатолий Вассерман упоминает и



Владимира Ленина. Такой ход мыслей максимально наглядно отражает, что без великого многообразия прорывов не совершить.



Фото:
официальный фотобанк
ИННОПРОМ-2025.

ПРЫЖОК ЧЕРЕЗ ПРОПАСТЬ:

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПРОРЫВ ЧЕРЕЗ НЕВОЗМОЖНОЕ

Будет сложно, но надо прорываться, приоритетным отраслям поможем, остальные ждите снижения ставки и рискуйте, если есть, на что. Вот главный месседж Минпромторга РФ, адресованный чиновниками ведомства российским промышленникам, собравшимся на ИННОПРОМ в Екатеринбург. И министерство, и учрежденная им выставка в этом году — юбиляры. Минпромторг отмечает 120 лет со дня образования, ИННОПРОМ прошел на Урале в пятнадцатый раз. Чиновники профильного министерства всех мастей, включая курирующего промсектор вице-премьера Дениса Мантурова, для которого министерство промышленности и торговли — родная гавань, сосредоточились на обсуждении того, как в правительстве собираются добиваться технологического лидерства РФ, и что поможет совершить этот индустриальный прорыв.

Риторика высоких публичных собраний с участием чиновников заметно изменилась. Разговоры о высокой ключевой ставке как главном барьере для рывка вперед поутихли. Российским промышленникам пришлось принять тот факт, что плавное, консервативно-неспешное снижение ставки росту промпроизводства не поможет. Так вдруг заемное финансирование существенно не подешевеет, даже если в конце июля (а ИННОПРОМ-2025 в Екатеринбурге проходил в начале месяца) Центробанк пойдет на дальнейшее снижение КС. И потому бизнес приехал в столицу Урала в поиске ответа на вопрос, на что ему рассчитывать с точки зрения государственной поддержки инвестиционных проектов, ведь если бизнес небольшой, не обладает необходимыми собственными ресурсами, ни на что другое надежды не остается.

Обязательные цели

Чиновники правительства использовали ключевую индустриальную выставку страны как площадку для стыковки позиций: один за другим, от премьер-министра до руководителей департаментов Минпромторга РФ, они перечисляли приоритеты промышленной политики, которые будут финансироваться бюджетом, невзирая на его подрастающий дефицит. «Несмотря ни на что, надо обеспечить полное выполнение нацпроектов и ЦУР. Невзирая на сложный бюджет, все цели до 2030 года обязательны для достижения», — так это прозвучало из уст Дениса Мантурова, слова эти он адресовал подчиненным, открывая коллегию Минпромторга по итогам ее работы за прошлый год. Впервые мероприятие провели в открытом формате в рамках ИННОПРОМ. По словам вице-преьера, идея, принадлежащая его сменщику на посту главы министерства Антону Алиханову, показалась всем весьма здравой. Пятнадцать лет подряд выставка служит основной площадкой для демонстрации достижений в индустриальном развитии страны. А они немного замедлились, особенно по ряду секторов, не

связанных с военным производством и гособоронзаказом в целом. «По итогам 2024 года прирост объемов обрабатывающего сектора составил 8,5%, пока положительная динамика сохраняется, но охлаждение экономики сказывается, поэтому нужна донастройка мер поддержки, — обозначает ключевую задачу для Минпромторга Денис Мантуров, — надеемся, что, когда ставка начнет снижаться, промышленность вернется к росту».

Защитить своих

Прилюдно бить в колокола и кричать «пожар, пожар» на открытой коллегии ключевого ведомства, ответственного за промсектор, никто не собирался, но скрывать очевидное тоже бессмысленно: отсюда в речи вице-преьера — весьма осторожные надежды на положительную динамику по итогу года и намеки на столь ожидаемое бизнесом снижение процентных ставок. «Критически важно не допустить сдвиги ключевых инвестиционных проектов, для их реализации у компаний есть собственные ресурсы, но государство

**Российские промышленники
максимально воспользовались
уходом иностранных производителей
— особенно в секторах тяжелого
машиностроения, и теперь они
ждут от государства четко
сформулированной позиции, которую
необходимо обозначить публично
для всех, кто желает работать на
российском рынке**

должно оптимизировать издержки бизнеса в условиях высокой ключевой ставки. Необходимо закрыть все лазейки для обхода национального режима в госзакупках, необходимо использовать тарифные механизмы защиты внутреннего рынка», — формулирует Денис Мантуров основные направле-

ния работы Минпромторга с промышленниками. Слово «защита» особенно уместно и ожидаемо: в сегодняшних условиях протекционизм со стороны государства куда ценнее мягкой денежно-кредитной политики. Защита внутреннего рынка и российского производителя от иностранной экспансии — это один из самых востребованных на сегодня инструментов господдержки в ряде отраслей, например, в микроэлектронике и ПО, автомобилестроении и беспилотных авиационных системах. Вице-премьер добавляет еще несколько приоритетных направлений, где правительство намерено действовать строго в интересах российского бизнеса: станкостроение и роботы, все виды транспорта, новые материалы и продукты малотоннажной химии, оборудование для ТЭК и АПК, фармацевтика. По этим направ-



ПОКА РАСТЕМ И ЖДЕМ СНИЖЕНИЯ



**ДЕНИС
МАНТУРОВ**

Вице-премьер
правительства РФ



**По итогам 2024
года прирост
объемов
обрабаты-**

**вающего сектор составил
8,5%, пока положительная
динамика сохраняется, но
охлаждение экономики
сказывается, поэтому
нужна донастройка мер**

**поддержки, надеемся, что, когда ставка
начнет снижаться, промышленность
вернется к росту».**

лениям правительство обещает закрыть все лазейки для обхода национального режима в госзакупках и использовать тарифные механизмы защиты внутреннего рынка.

Российские промышленники максимально воспользовались уходом иностранных производителей — особенно в секторах тяжелого машиностроения, и теперь они ждут от государства четко сформулированной позиции, которую необходимо обозначить публично для всех, кто желает работать на российском рынке. «Мы исходим из того, что условия защиты российских компаний должны стоять во главе угла, ждем финальных предложений правительства, четких правил игры. Нужна максимальная закреплённость правил возврата иностранных компаний, не только ушедших, но и пришедших, в том числе из стран глобального юга», — с подобным заявлением президент РСПП Александр Шохин выступает не в первый раз. Эту же позицию он обозначал на съезде возглавляемой им организации, где присутствовал Владимир Путин, и на полях Петербургского экономического форума. Ассоциация крупного промышленного бизнеса направила в правительство собственные предложения по формированию защитных механизмов отечественных компаний и сегодня в условиях нарастающего



дефицита бюджета активно настаивает на сохранении общесистемных мер поддержки по всей цепочке создания добавленной стоимости. А для этого правительству придется дофинансировать наиболее значимые программы и институты поддержки и устранить барьеры для их получения.

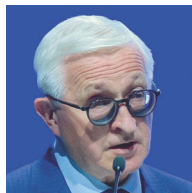
Свою позицию по теме высказал и глава Минпромторга Антон Алиханов: «В отраслях с высокой зависимостью от заемного финансирования мы придерживаемся взвешенного протекционизма, балансируя потребности рынка и загрузку мощностей».

Подобная промышленная политика необходима РФ для достижения технологической независимости ради безопасности государства, и сначала нам придется до конца разобраться с импортозамещением в критически важных областях, а потом ставить цель следующего уровня — лидерство в сфере технологий, которое подразумевает решение совсем иных задач, включая эффект масштаба, конкурентное качество и ценовую политику.

Совпадение курсов

Фактически ИННОПРОМ-2025 и стал наглядной демонстрацией того, в какой точке развития мы находимся по ряду стратеги-

ИГРА ПО ПРАВИЛАМ



АЛЕКСАНДР ШОХИН

Президент
РСПП

« Мы исходим из того, что условия защиты российских

компаний должны стоять во главе угла, ждем финальных предложений правительства, четких правил игры. Нужна максимальная

закрепленность правил возврата иностранных компаний, не только ушедших, но и пришедших, в том числе из стран глобального юга».

Защита внутреннего рынка и российского производителя от иностранной экспансии — это один из самых востребованных на сегодня инструментов господдержки в ряде отраслей, например, в микроэлектронике и ПО, автомобилестроении и беспилотных авиационных системах. Вице-премьер добавляет еще несколько приоритетных направлений, где правительство намерено действовать строго в интересах российского бизнеса: станкостроение и роботы, все виды транспорта, новые материалы и продукты малотоннажной химии, оборудование для ТЭК, АПК, фармацевтика



Подобная промышленная политика необходима РФ для достижения технологической независимости ради безопасности государства, и сначала нам придется до конца разобраться с импортозамещением в критически важных областях, а потом ставить цель следующего уровня — лидерство в сфере технологий, которое подразумевает решение совсем иных задач, включая эффект масштаба, конкурентное качество и ценовую политику



чески важных для страны отраслей промышленности. Картина получилась весьма неоднородная, и совершенно точно, что складывается она под влиянием той самой промышленной политики, которая сформировалась под воздействием санкций и других внешних угроз, обострившихся с февраля 2022 года. Быстрее остальных растут те, кто оказался в фарватере, те, кто лег на тот же курс, что и государство. О том, что в правительстве считают приоритетным для страны, напомнил премьер-министр Михаил Мишустин, приехавший в промышленную столицу РФ для участия в ИННОПРОМ. Он же обозначил матрицу поддержки. Чтобы рассчитывать на нее, необходимо делать то, без чего невозможна реализация национальных проектов. Этот метод финансирования и контроля за распределением и расходованием бюджетных средств на крупнейшие инфраструктурные проекты кабмин освоил, обкатал и намерен практиковать его и дальше. «Практически все приоритетные направления развития промышленности были включены в состав новых национальных проектов по обеспечению технологического лидерства», — напоминает премьер. Очевидно, что нацпроекты наравне с ВПК в ближайшие несколько лет будут оставаться основным стимулом к росту реального промпроизводства в стране. Среди них знаковый, имеющий принципиальное значение —



беспилотные авиационные системы. По словам Мишустина, он показывает высокую эффективность, а выпуск такой техники уже в три раза превысил запланированные объёмы.

Еще один безусловный приоритет — авиастроение, по которому РФ планомерно движется к суверенитету. В качестве подтверждения премьер-министр приводит несколько фактов: на завершающей стадии находится сертификация полностью импортозамещённых самолётов MC-21, «Суперджет» и Ил-114, опытный образец которого Мишустину показали в рамках визита на Урал. Еще одна хорошая новость — работа над самолётом «Байкал», который так необходим на внутрироссийских авиалиниях, продолжается, и в следующем году планируются поставки первых воздушных судов.

Не ошибиться с объемом

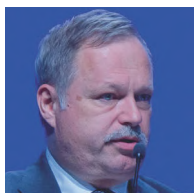
Еще более предметно и максимально конкретно о приоритетах промышленной политики государства говорил министр промышленности и торговли РФ Антон Алиханов. Его ведомство продолжит добавиться суверенитета по сырью и материалам. Судя по цифрам, обозначенным министром, Минпромторг в самом начале пути: российскому сектору необходимо наладить производство более 700 веществ средней и малотоннажной химии, более 350 особо чистых газов для микроэлектроники, 35 редких и редкозе-

Чтобы поддержать как можно большее число производителей, особенно средних и малых компаний, на которых и держится обрабатывающая промышленность, министерство настраивает работу региональных коллег таким образом, чтобы подтянуть в нацпроекты максимум производителей — сегодня именно этот механизм дает возможность развиваться. Та же промышленная ипотека, которая при ее создании увязывалась под ключевую ставку, буксует

мельных металлов. И уже сейчас приходится задумываться над тем, какими должны быть мощности, чтобы после их запуска удалось сохранить баланс спроса и предложения. На первом этапе можно опереться на расчеты внутрироссийских потребностей. Алиханов говорит, что их сводный баланс понятен на перспективу до 2030 года. Аналогичные подсчеты Минпрому предстоит проделать по ряду других материалов, где у России по-прежнему сохраняется высокая зависи-



ШАГАЯ ЧЕРЕЗ ПРОПАСТЬ



**МИХАИЛ
ГОРДИН**

Ректор МГТУ
им. Н. Э. Баумана



Надо ставить реальные цели — не всегда можно перешагнуть пропасть незнания и отсутствия опыта».



мость от импорта, особенно остро она ощущается в биотехнологиях, без которых невозможна реализация еще одного прорывного нацпроекта.

Опорными элементами реализации подобных прорывных задач должны стать якорные заказчики: им предстоит генерировать нужную конфигурацию технологий и изделий, просчитать собственные потребности и выступить конечным заказчиком готовой продукции. Правительство со своей стороны обещает ограничивать доступ иностранных аналогов на российский рынок. Другой вариант, который также рассматривают в ведомстве, — на уровне спроса субсидировать стоимость отечественных разработок до момента, пока не будет достигнут эффект масштаба. «Нужна консолидация спроса по всем направлениям экономики», — добавляет Антон Алиханов. По его словам, часть этого пути уже пройдена в нефтегазовом машиностроении, где «удалось преодолеть корпоративный индивидуализм» (цитата из выступления Антона Алиханова на коллегии Минпромторга РФ в рамках ИННОПРОМ-2025).

Перевооружение для прорыва

Непростая работа идет и в секторе ВПК, чье технологическое лидерство напрямую зависит от наличия современных средств производства. С ними в России все еще очень много проблем и пробелов, и потому станкостроение и производство промышленной робототехники — под особым контролем правительства. В Минпромторге намерены сосредоточиться на оптимизации скорости внедрения разработок новых станков и оборудования. Одновременно в стране не хватает современной испытательной базы для тестирования образцов. Значительная часть промсектора по-прежнему использует иностранный софт и крайне далека от цифровизации производства и перехода на безлюдные технологии. Между тем именно эти индустриальные тренды — залог эффективности. Антон Алиханов предлагает перестраивать

сознание и вводить в производственные программы не человеко-часы, а робо-часы, но такой уровень планирования доступен пока узкому кругу производителей. Вот и итоговая формула успешного предприятия-лидера, их еще принято называть национальными чемпионами: у них есть собственные материалы, современные автоматизированные системы проектирования и разработки, высокоточные, производительные роботы, и тогда они не только по-настоящему суверенны и независимы, но и способны конкурировать на внешних рынках.

Пыл чиновников в их стремлении в будущее слегка охладил весьма авторитетный представитель науки. Короткое выступление ректора МГТУ им. Н. Э. Баумана Михаила Гордина на коллегии Минпрома должно было продемонстрировать консолидацию науки, государства и бизнеса, но по факту оно получило совсем иную тональность: «Надо ставить реальные цели — не всегда можно перешагнуть пропасть незнания и отсутствия опыта».

Кто навалится, того и поддержат

Но именно этого отчаянного прыжка через пропасть и ждут от реального сектора в Минпромторге. Вот заместитель директора департамента региональной промышленной политики Минпромторга РФ Владимир Мостовой на одной из сессий напоминает, как в цифрах должен выглядеть этот прогресс: к 2030 году увеличение промышленного производства на 40%, или на 100 трлн рублей. Главное — сокращение зависимости от иностранных продуктов. «Денег не так много, как хотелось бы, и Федерация направляет их в реализацию именно той продукции, которая внесена в списки импортозамещения, и критически важной для страны. Во многих регионах не хватает средств региональных ФРП, субсидий для ряда отраслей, которые не попадают в списки приоритетных, например, стройматериалы, мебельное производство, легкая промышленность, а для многих регионов они являются важными. Хорошо это или плохо? Для многих отраслей это не очень хо-

ВСЕМ — НАВАЛИТЬСЯ!



**ВЛАДИМИР
МОСТОВОЙ**

Заместитель
директора
департамента
региональной
промышленной
политики
Минпромторга РФ



**Денег не так
много, как
хотелось бы,
и Федерация**

**направляет их в
реализацию именно
той продукции, которая
внесена в списки
импортозамещения,
и критически важной
для страны. Во
многих регионах
не хватает средств**

**региональных ФРП, субсидий для
ряда отраслей, которые не попадают
в списки приоритетных, например,
стройматериалы, мебельное
производство, легкая промышленность,
а для многих регионов они являются
важными. Хорошо это или плохо?
Для многих отраслей это не очень
хорошо, так как ключевая ставка — «в
космосе», ФРП не могут всем обеспечить
софинансирование проектов. Но я
всех ориентирую на то, что сейчас мы
должны навалиться именно на эти списки
импортозамещения».**

рошо, так как ключевая ставка — «в космосе», ФРП не могут всем обеспечить софинансирование проектов. Но я всех ориентирую на то, что сейчас мы должны навалиться именно на эти списки импортозамещения», — говорит Владимир Мостовой. Ближайшие два года денег вряд ли будет больше, — добавляет чиновник, который в Минпроме курирует регионы.

Настройка и заточка

Чтобы поддержать как можно большее число производителей, особенно средних и малых компаний, на которых и держится обрабатывающая промышленность, министерство настраивает работу региональных коллег таким образом, чтобы подтянуть в нацпроекты максимум производителей — сегодня именно этот механизм дает возможность развиваться. Та же промышленная ипотека, которая при ее создании увязывалась под ключевую ставку, буксует. «Мы много сил потратили, чтобы запустить этот проект, — поясняет Владимир Мостовой, — в текущей ситуации обслуживание этой программы увеличилось в десятки раз. В 2023-м на нее требовалось два – три миллиарда, сейчас уже 15 млрд рублей в год. Мы запустим ее в сентябре – октябре, и нам придется искать где-то как минимум пять миллиардов рублей».

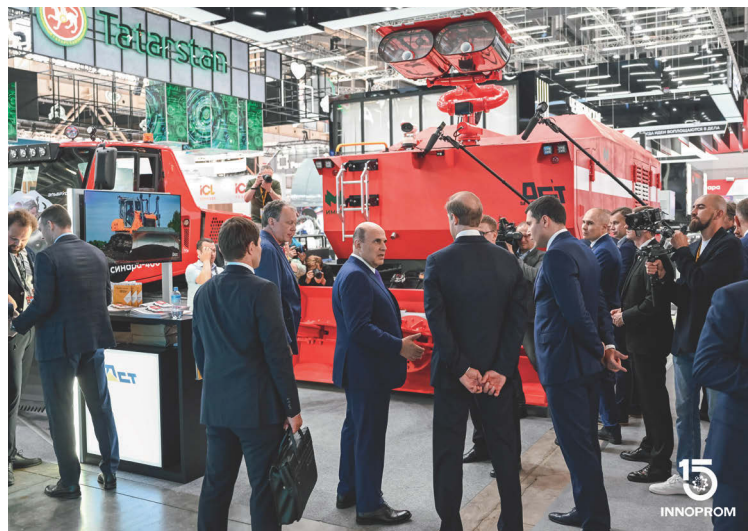
О сворачивании программы речи не идет, и, если верить словам Михаила Мишустина, сказанным на пленарной сессии ИННОПРОМ-2025, именно промышленная ипотека «особенно востребована малым индустриальным бизнесом». В большин-

ство программ того же Фонда развития промышленности МСП вход закрыт — слишком высоки требования по софинансированию и суммарной стоимости проектов. Также небольшим компаниям недоступна кластерная инвестиционная платформа, которая заточена на стимулирование крупных приоритетных проектов, нацеленных на производство уникальной продукции. Согласно цифрам, озвученным Мишустиним, на сегодня в рамках данного механизма реализуется уже 52 проекта общей стоимостью около 1,1 трлн рублей.

Собрать пазл поддержки

Методом индивидуального подбора правительство решило действовать в случае с развитием промышленности в наиболее проблемных точках на карте РФ — закрытых и моногородах. К ним общепринятые методики привлечения инвесторов неприменимы, поэтому каждый раз приходится детально прорабатывать варианты с потенциальными инвесторами. Главный инструмент — преференциальный режим. В ряде закрытых городов, входящих в контур атомной промышленности, работу с резидентами, которые были бы востребованы в этом секторе, еще шесть лет назад поручили Госкорпорации «Росатом». Сегодня в контуре экосистемы «АТОМ-ТОР» порядка 110 резидентов на территориях закрытых городов и порядка 70 — в моногородах. Общий объем их производства превышает 80 млрд рублей. «Росатом выступает не только партнером, корпорация создает определенную среду для реализации. Наши резиденты участвуют в процедурах закупок и являются поставщиками атомной отрасли», — поясняет, как работает механизм поддержки внутри подобных территорий, генеральный директор «Атом-ТОР» Николай Пегин. Технологическое лидерство возможно только при выполнении определенных условий. Нужна база, которую могут дать территории опережающего развития (ТОР). Одна из задач управляющей компании — собрать пазл так, чтобы помочь развитию резидента,

Значительная часть промсектора по-прежнему использует иностранный софт и крайне далека от цифровизации производства и перехода на безлюдные технологии. Между тем именно эти индустриальные тренды — залог эффективности. Антон Алиханов предлагает перестраивать сознание и вводить в производственные программы не человеко-часы, а робо-часы, но такой уровень планирования доступен пока узкому кругу производителей



и для этого надо настраивать поддержку под конкретные задачи бизнеса».

Не без задержек, но «АТОМ-ТОР» продолжает создавать подобные инкубаторы в городах, где присутствует своими активами головная корпорация. Готовится к запуску индустриальный парк «Новоуральск» в Свердловской области. Планируется запуск двух парков в Челябинской области. Один из них появится неподалеку от закрытого города Озерск, здесь планируют производить двигатели для беспилотных летательных аппаратов, оборудование для буровзрывных работ и др. Инвестиции в проект составят порядка 700 млн руб. АТОМ-ТОР управляет также промпарком в Красноярском крае. Среди прочих на территории опережающего развития (ТОР) «Железногорск» работает компания «НПЦ «Малые космические аппараты», которая демонстрировала на ИННОПРОМ-2025 уникальный продукт на основе софта собственной разработки — корабельную станцию спутниковой связи, которая способна обеспечивать устойчивую и качественную связь судам, находящимся в плавании. Компания готовится к серийному производству. Реализация инновационного проекта стала возможна благодаря существующей технологической базе и поддержке со стороны заинтересованной в продукте корпорации «Росатом». Как из-





Татарстан неизменно участвует в ИННОПРОМ отдельным стендом и также системно занимает высокие позиции в рейтинге эффективности реализации промышленной политики, который составляет Минпромторг РФ

вестно, именно ей поручено курировать развитие инфраструктуры Северного морского пути, и наличие устойчивой, качественной связи — одна из стратегических задач для навигации по нему.

Взаимная кооперация

Прыгать через пропасть и совершать технологические прорывы сравнительно небольшому бизнесу куда проще при наличии ресурсной базы и с опорой на заинтересованного мегаигрока. Победитель национального рейтинга реализации промышленной политики по итогам 2024 года Республика Татарстан давно идет путем выращивания с нуля или доращивания бизнесов до нужного уровня в условиях отлаженной экосистемы, благодаря чему добивается внушительных

результатов. Так, по итогам 2024 года предприятия Татарстана отгрузили продукции на 5,6 трлн рублей. Индекс промпроизводства в республике составил 105%. По итогам прошлого года инвестиции в основной капитал достигли 1,4 трлн рублей. В Татарстане действуют две особые экономические зоны (ОЭЗ) и пять ТОР, более 100 промпарков и площадок. В 2015 году в Татарстане был создан крупнейший в РФ промышленный кластер, сегодня он объединяет более тысячи предприятий и научных учреждений из 43 субъектов РФ и одиннадцати стран мира. Суммарный годовой объем производства резидентов превышает триллион рублей. Войти в кластер может компания из любого региона РФ. На ИННОПРОМ-2025 председатель промышленного кластера республики Татарстан Сергей Майоров приглашал всех присоединиться к системе промкооперации, созданной в республике. Взаимная кооперация — одна из форм взаимных инвестиций. Да, признает Майоров, ряд проектов пришлось поставить на паузу, но с мая в кластере добавилось 124 участника.

Доказанная эффективность

Татарстан неизменно участвует в ИННОПРОМ отдельным стендом и также системно занимает высокие позиции в



рейтинге эффективности реализации промышленной политики, который составляет Минпромторг РФ. С его помощью ведомство оценивает работу региональных министерств промышленности с местным бизнесом. С прошлого года в рейтинге появились два новых показателя оценки — развитие научно-производственных центров беспилотных авиационных систем и наличие каталогов промышленной продукции, производимой предприятиями региона. Всего в рейтинге шесть блоков. Приведем результаты по ключевым. В блоке «Развитие промышленного комплекса регионов» первое место среди всех субъектов РФ заняла Ленинградская область. Наиболее эффективное взаимодействие с предприятиями удалось наладить чиновникам Ростовской области. Обеспечить максимальной господдержкой промышленников смогли в правительстве Республики Татарстан. А по части развития региональной промышленной инфраструктуры лидером была названа Омская область.

Также победители определяются в каждом федеральном округе: в ДФО на первой строчке — Приморский край, в Приволжском — Татарстан, в СКФО — Дагестан, в ЮФО — Ростовская область, в Центральной России — Тамбовская, а в Северо-Западном — Санкт-Петербург.

ТОП-10 РЕЙТИНГА ЭФФЕКТИВНОСТИ

РЕАЛИЗАЦИИ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКИ
МИНПРОМТОРГА РОССИИ ЗА 2024 ГОД

1. *Татарстан*
2. *Нижегородская область*
3. *Санкт-Петербург*
4. *Омская область*
5. *Ростовская область*
6. *Свердловская область*
7. *Челябинская область*
8. *Ульяновская область*
9. *Самарская область*
10. *Тамбовская область*

Прорыв года — Смоленская область

В упорной борьбе с Челябинской первую строчку в Уральском федеральном округе все-таки отвоевала Свердловская область. Победителем в специальной номинации «VOZрождение» назвали Донецкую народную республику. Чиновники федерального уровня из года в год повторяют, что развитие промышленности в конкретном субъекте зависит от их непосредственных усилий, а рейтинг ввели для придания этой работе с инвесторами дополнительного стимула. Сегодня к этому неизменно добавляют: нацпроекты — ваше все, одного ФРП на всех не хватит, и региональные чиновники ищут все возможные способы докапитализировать региональные фонды развития промышленности и интегрировать местный бизнес в реализацию крупных федеральных проектов. Тот, кто в них войдет, получит гарантированный объем, и это лучше, чем надеяться на дешевые деньги — когда это еще будет...

ФБЖ

НА ГРЕБНЕ ВОЛНЫ:

ТЕХНОЛОГИИ И ТРЕНДЫ ИННОПРОМ-2025

Экспозиция трех основных стендов ИННОПРОМ-2025 очень красноречиво демонстрировала главные технологические тренды современной России, ее победы и прорывы, те самые сферы промышленности, в которых сконцентрированы сегодня государственные и частные инвестиции. Выставка ориентирована на гражданскую продукцию, но на тысячах квадратных метров Екатеринбург-ЭКСПО нашлось место и тем, кто работает для СВО, и тем, кто находится на стыке военной и гражданской промышленности. Всех объединяет общая цель — выйти в рынок, унифицировать продукт так, чтобы его выпуск можно было масштабировать.

ИННОПРОМ — то самое место, где принято презентовать промышленные инновации, но беда в том, что разброс и масштаб экспозиции столь велики, что многое ускользает из поля зрения. Глаз большинства посетителей цепляется за самое крупное, в первую очередь, технику, и на этой площадке она всегда в избытке: колесная, гусеничная, рельсовая, винтокрылая — любая, способная перемещаться в пространстве под управлением или автономно.

На гребне волны

На площади в 50 тысяч кв. метров российскому автопрому пришлось активно конкурировать за внимание публики с китайцами. Неизменный ажиотаж на выставках вызывают человекоподобные роботы. Но на этой конкретной площадке количеством их превосходят роботизированные системы для промышленности, их с каждым годом привозят все больше, функционал и назначение промышленных роботов отечественного производства расширяется. Еще один нарастающий тренд,

который успешно подхватили крупные экосистемы вроде СБЕР и МТС, — искусственный интеллект для реального сектора экономики. Компании стремятся коммерциализировать созданные для собственных нужд нейросети и активно интегрируют свои разработки в производственные процессы промышленников. На ИННОПРОМ всегда много российского софта, в том числе «тяжелого», его становится все больше. Урал и конкретно Екатеринбург — место высокой концентрации разработчиков, отсюда родом многие вендоры, для которых эта выставка «домашняя», и участие в ней — дань традиции. Были на пространстве Екатеринбург-ЭКСПО различные беспилотные системы, но к ним как будто уже все привыкли, понятно, что здесь показывают БПЛА гражданского назначения, и совершенно очевидно, что отрасль переживает абсолютный бум — технологии, созданные для целей СВО, разработчики стараются ассимилировать в других сферах, а областей применения для беспилотных авиасистем великое множество.



Клюква, шишки и цитаты президента

Одним словом, ИННОПРОМ удовлетворяет практически любой интерес — от исключительно потребительского до сугубо профессионального. Открытый для свободного посещения всем желающим, он всегда притягивает к себе толпы любопытных, так что практически каждый стенд получает свою порцию внимания, но к великому удивлению практически незамеченным массовой аудиторией в этом году остался сугубо китайский павильон. А вот новелла этого года, универмаг Национального центра «Россия», пользовался невероятной популярностью, хотя место для его размещения было выбрано «на задворках» основных павильонов, а выделенной площади оказалось маловато, так что все дни казалось, что в универмаге национальных брендов России не протолкнуться. Если верить статистике организаторов, то за четыре дня

выставки в универмаге побывали две тысячи человек, вероятно, считали по чекам, поскольку здесь все было по-настоящему. Торговля шла довольно бойко, и, согласно данным Национального центра «Россия», за время работы выставки было продано более шести тысяч товаров. Хитами продаж стали клюква в сахарной пудре, произведенная в Псковской области, вологодский зефир, тульские и покровские пряники, цукаты с сосновой шишкой, а вот изделия с цитатами Путина заняли почетное третье место (21% от общих продаж). В универмаг заходило множество почетных гостей, среди них — премьер-министр, вице-премьер, министр и представитель президента в УрФО и, конечно, многочисленные иностранные гости. Национальный центр «Россия», в который трансформировалась одноименная выставка, работавшая год на ВДНХ, теперь планирует открыть национальные универмаги в ряде российских регионов — все для



В этот раз показывать достижения российской промышленности главе правительства начали еще за границами непосредственно ИННОПРОМ. Не успел премьер-министр приземлиться на уральской земле, чтобы принять участие в работе форума, его тут же повели смотреть образец обновленного Ил-114-300. Опытный образец регионального пассажирского самолета поджидал его прямо в аэропорту Кольцово.

поддержки отечественных производителей. Правда, ни роботов, ни БПЛА в нем не продают — разве что клюкву да изделия народного промысла. Именно они произвели наибольшее впечатление на Артема Жогу, полпреда президента РФ в УрФО, посетившего универмаг, о чем он рассказал лично во время экскурсии по ИННОПРОМ-2025.



Все выше, все дальше

Обход первыми лицами выставки — стандартная процедура. Поскольку выставку патронирует и организует Минпромторг, в ее работе всегда участвуют чиновники, курирующие промышленность, гость №1 — Михаил Мишустин. В этот раз показывать достижения российской промышленности главе правительства начали еще за границами непосредственно ИННОПРОМ. Не успел премьер-министр приземлиться

на уральской земле, чтобы принять участие в работе ИННОПРОМ-2025, его тут же повели смотреть образец обновленного Ил-114-300.

Опытный образец регионального пассажирского самолета поджидал его прямо в аэропорту Кольцово. Самолет создавался с учетом эксплуатации в труднодоступных регионах РФ, поэтому способен садиться на коротких и грунтовых взлетно-посадочных полосах и в условиях низких температур. Объединенная Авиастроительная корпорация, которая будет выпускать ИЛ-114-300, полностью локализовала производство данной версии. Самолет уже совершил испытательный полет от Москвы до Екатеринбурга, хотя ориентирован на более короткие расстояния, и заменит на региональных авиалиниях устаревшие Ан-24. Машина должна пойти в серийное производство уже со следующего года, если в текущем ей удастся пройти сертификацию. Если так и случится, то ИЛ-114-300 станет «первой ласточкой» в современной истории российского авиапрома, успешно долетевшей до коммерческой эксплуатации в полностью российском исполнении. МС-21 и локализованный «Суперджет» — на подлете, как утверждают в правительстве. «Байкал» тоже полетит, но позже, хотя еще совсем недавно там же, в верхах, заговорили, что проект придется сворачивать. Но в Минпромторге его отстояли и даже подписали очередное

Еще один национальный чемпион по части производства современного городского электротранспорта, «Трансмашхолдинг», отметил на ИННОПРОМ-2025 скоростным низкопольным пятисекционным трамваем. «Воевода» в длину 37,5 метров, вмещает до 400 пассажиров (для сравнения состав для ВСМ рассчитан на 454), есть семисекционная версия вместимостью до 500 человек. По заявлению компании-производителя, уровень локализации по трамвайным вагонам данного типа составляет 95%



соглашение на дальнейшее проектирование с «Уральским заводом гражданской авиации» (УЗГА). Вероятно, сейчас его конструкторы сосредоточены на устранении проблем, выявленных в ходе испытаний. Но на ИННОПРОМ-2025 УЗГА не обозначился, а о «Байкале» в своем выступлении разве что мимоходом упомянул глава правительства РФ: мол, будет, но конкретных сроков на этот раз не называл.

Танго не для всех

Между тем в ходе очередного витка борьбы за «Байкал», буквально в начале лета, ходили разговоры, что проект могут передать авиакомпании S7. Ни одна заинтересованная сторона подобную вероятность не подтверждала. И какое удивительное совпадение: не прошло и двух месяцев с момента, когда над проектом «Байкал» нависла угроза, как на ИННОПРОМ один из ключевых авиаперевозчиков страны продемонстрировал свои амбиции и компетенции в авиастроении. Компания Spectra Aircraft, входящая в S7, показала четырехместный легкомоторный самолет Tango. Он разработан конструкторским бюро S7 и предназначен для обучения будущих пилотов и, как заявляют разработчики, для частного использования.

На вопрос корреспондента «Федерального Бизнес-журнала», можно ли рассматривать Tango как бизнес-проект в чистом

виде, представители компании ответили, что скорее уместно говорить о личной заинтересованности владельцев, для которых создание современного аппарата для подготовки будущих пилотов гражданской авиации — это вопрос не менее важный, чем извлечение прибыли от продажи.

В планах S7 в текущем году завершить эксплуатационные испытания и собрать несколько штук. В серию машина может пойти не ранее начала 2027 года и при условии, что за 2026-ой ей удастся успешно пройти сертификацию. Впрочем, тут же, на ИННОПРОМ-2025, авиакомпания сделала еще одно громкое «заявление», продемонстрировав двигатель собственного производства АПД-520 «Лидер», на базе



которого и будут делать самолеты Tango. Всего год назад на тестовых испытаниях он летал на бельгийском агрегате, теперь будет на российском. Чтобы дополнить картину, важно сказать, что этот летный аппарат на 90% состоит из композитных материалов, а это совсем недешево, хотя, безусловно, инновационно и, возможно, перспективно. Хотя на стенде, где показывали агрегат, было немало скептиков, которые сомневались в целесообразности столь широкого применения композитов. Тем более, что их использование крайне удорожает производство.

На вопрос корреспондента «Федерального Бизнес-журнала», можно ли рассматривать Tango как бизнес-проект в чистом виде, представители компании ответили, что скорее уместно говорить о личной заинтересованности владельцев, для которых создание современного аппарата для подготовки будущих пилотов гражданской авиации — это вопрос не менее важный, чем извлечение прибыли от продажи



Самолет — за три месяца

Между тем в смежной нише у S7 уже есть серьезные конкурент — сверхлёгкий самолёт СП-30, который производится в Таганроге на «Первом ОКБ». И на ИННОПРОМ-2025 его можно было увидеть в одной из модификаций на стенде Ростовской области. В представленной комплектации машина используется для сельхозработ, но сегодня по России летают десятки других модификаций. Из-за ряда уникальных летных характеристик самолет заказывают под «себя» для личного использования. Разработчики гордятся тем, что их изделие — единственное в этом классе, которое можно купить и получить во владение в сжатые сроки (порядка трех месяцев). На сайте Первого ОКБ действительно представлены цены на основные версии, есть среди них и обучающий самолет. СП-30 сделан из дюралюминия, поэтому легкий, а благодаря особой конструкции крыла сохраняет максимальную летную устойчивость на самых низких высотах и малых скоростях. На ИННОПРОМ-2025 «Первое ОКБ» заключило контракт на поставку трёх самолётов для ДОСААФ.

Инновации — на энтузиазме

Пока большая гражданская авиация терпит неудачи и остается уделом гигантов авиастроения, аффилированных с государством, малую авиацию осваивают частные компании — инвестиций в нее требуется меньше, а коммерческий результат достигается быстрее. Вот он, перед глазами: и корпус, и свой двигатель, и вся бортовая электроника... Но даже несмотря на очевидные прорывы и успехи частников из спецавиации, на небывалый рост того же народного ВПК, который стал второй опорной ногой для поддержания обороноспособности армии в ходе СВО, государство не спешит подключать доказавших свою профпригодность к мегапроектам в авиастроении.

Но малые компании не ждут, а идут путем опытного внедрения, и потому гораздо быстрее реализуют свои инновационные задумки.



Так поступили инженеры из Оренбурга, которые спроектировали по собственной инициативе для работы в зоне СВО гусеничную платформу «Прометей». Ее тоже можно было найти на просторах ИННОПРОМ-2025 на стенде Оренбургской области, где-то с краю, но изделие действительно инновационное и уже эксплуатируется бойцами в зоне боевых действий. Платформа способна перевозить до 400 кг груза и буксировать автомобиль типа «Буханка». За два года с момента запуска проекта инженеры из Оренбурга трижды модернизировали изделие с учетом пожеланий участников спецоперации. В первоначальной версии «Прометей» представлял собой тележку на гусеницах, предназначенную для перевозки воды и эвакуации одного раненого с поля боя, для этого ее оснастили носилками. Еще одна версия платформы оборудована огнестрельным оружием, которое может поражать цели на расстоянии до 500 м.

Платформа управляется дистанционно по радиосвязи и при благоприятном сценарии способна преодолеть расстояние до 20 км. На очереди у оренбургских инженеров-энтузиастов — заказ от МЧС: для спасателей «Прометей» оснастят средствами пожаротушения.

На иностранной игле

За компанией «Новые технологии и материалы» (НТМ), которая также работает в интересах российской армии и чью продукцию

Малые компании не ждут, а идут путем опытного внедрения, и потому гораздо быстрее реализуют свои инновационные задумки. Так поступили инженеры из Оренбурга, которые спроектировали по собственной инициативе для работы в зоне СВО гусеничную платформу «Прометей». Ее тоже можно было найти на просторах ИННОПРОМ-2025 на стенде Оренбургской области, где-то с краю, но изделие действительно инновационное и уже эксплуатируется бойцами в зоне боевых действий. Платформа способна перевозить до 400 кг груза и буксировать автомобиль типа «Буханка»

можно было увидеть на ИННОПРОМ-2025, стоят куда более мощные ресурсы, но и они не способны в короткий промежуток времени обеспечить невероятный технологический рывок и абсолютное замещение импорта. НТМ входит в структуру АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей» и находится в начале производственной цепочки производства радиоэлектронной аппаратуры для систем

радиолокации. Десять лет назад компания создавалась как раз в интересах российского ВПК, чтобы замкнуть цикл и наладить внутри РФ производство специальной высокочастотной керамики, в которую «зашивают» интегральные микросхемы. Они используются сегодня повсюду, и это весьма широкий рынок продукции двойного и су-



Новелла этого года, универмаг Национального центра «Россия», пользовался невероятной популярностью, хотя место для его размещения было выбрано «на задворках» основных павильонов, а выделенной площади оказалось маловато, так что все дни казалось, что в универмаге национальных брендов России не протолкнуться. Если верить статистике организаторов, то за четыре дня выставки в универмаге побывали две тысячи человек, вероятно, считали по чекам, поскольку здесь все было по-настоящему. Торговля шла довольно бойко

губо гражданского назначения, например, в той же медтехнике, скажем, в бытовых глюкометрах или беспилотных летательных аппаратах. На стенде НТМ можно было увидеть и новое поколение метизов для машиностроения, например, ферритовые сердечники, на базе которых производят предохранители для систем безопасности в автомобиле. Здесь же, на стенде в рамках ИННОПРОМ-2025, показывали «комара», точнее «komar» — инъекционные иглы нового поколения. Их также позиционируют как полностью локализованный в РФ продукт, но по факту оказывается, что кое-что в нашей стране все-таки не делают — капсулы-чехлы для одноразовых игл привозят в заготовках из Китая. Конкурировать с ним пока не под силу даже мощному оборонному концерну, в контуре которого налажено производство медицинских изделий.

Нереально, но возможно

Использование зарубежных изделий и технологий недопустимо в реализации еще одного глобального мегапроекта, для которого разработчикам придется совершить множество технологических прорывов, что они и делают. Речь про высокоскоростные магистрали, первую из которых строят между Москвой и Санкт-Петербургом. Участникам проекта поставлена задача — добиться абсолютной локализации всех компонентов на территории РФ, и на ИННОПРОМ-2025 некоторые из них показывали, чего уже успели добиться в этом направлении. Один из подрядчиков ВСМ, Группа «Синара», представила интерактивный макет завода «Уральские локомотивы» с будущим комплексом по производству высокоскоростных поездов. Его же показали премьеру — пока только так можно получить комплексное представление о том, сколь масштабная стройка идет на территории «Уральских локомотивов» в Верхней Пышме. Михаила Мишустина туда не повезли, очевидно, что смотреть пока нечего, стройка на начальном этапе, но уже к концу будущего года на территории завода



должны быть введены в строй пять новых объектов общей площадью 67 тысяч кв. м, включая три цеха для ВСМ-поездов. На макете в миниатюре можно было увидеть и сам состав, премьера прототипа которого состоялась на прошлогоднем ИННОПРОМ, а следом реальный образец «Белого кречета» показали в рамках выставки «Московский транспорт-2030». Первые два опытных образца высокоскоростного поезда должны отправиться на испытания в 2027 году.

Уверенно встали на собственные рельсы

По части рельсового транспорта будущего у российских производителей действительно накоплены значительные компетенции. В той же «Синаре» заявляют, что подряд на разработку первого российского высокоскоростного поезда достался компании, потому что у нее есть опыт в производстве скоростных поездов «Финист» и «Ласточка». Еще один национальный чемпион по части производства современного городского электротранспорта, «Трансмашхолдинг», отметил на ИННОПРОМ-2025 скоростным низкопольным пятисекционным трамваем. «Воевода» в длину 37,5 метров, вмещает до 400 пассажиров (для сравнения состав для ВСМ рассчитан на 454), есть семисекционная версия вместимостью до 500 человек. По заявлению компании-производителя, уровень локализации по трамвайным вагонам данного типа составляет 95%. В вагоне есть многое, к чему уже привыкли жители двух российских столиц: USB-розетки, кли-

Да, компании очень активно примеряют на себя нейросети, все про них знают, но пока мало кто представляет, какая инфраструктура нужна бизнесу для того, чтобы развернуть систему ИИ. Отсюда так часто на ИННОПРОМ-2025 можно было услышать многочисленные наивные вопросы, адресованные разработчикам, — собственники бизнеса все еще мало ориентируются в том, как нейросети повышают эффективность, и главное, чего будет стоить их инсталляция в бизнес компании, каковы риски и как развивать ИИ-инструмент под изменяющиеся задачи

мат-контроль, вагон выглядит еще более стильно за счет панорамного остекления, но в диалоге с сотрудником компании выясняется, что самые важные инновации зашиты внутри, например, в трамвае установлена система активной помощи водителю на базе ИИ, есть мониторинг состояния водителя, что уже не ново для современного городского электротранспорта Москвы. Столица пока единственный мегаполис РФ, который начал пилотировать полностью безлюдный трамвай: в районе Строгино курсирует «Львенок» того же производителя,



что и представленный на ИННОПРОМ-2025 «Воевода».

Конкуренция в нише городского рельсового транспорта нарастает. Еще один низкопольный трамвай на площадке прямо у входа в Екатеринбург-ЭКСПО показала Группа «Синара». На презентации новинки генеральный директор «Синара — Городской рельсовый транспорт» Сергей Шунин заявил, что трамвай является отечественной разработкой, а 70% компетенций обеспечивается предприятиями, входящими в Группу «Синара»: тележки изготовлены в Калужской области на Людиновском тепловозостроительном заводе, системы управления и автономного хода созданы ИТ-компанией «Алгоритм С». Производить трамваи будут в Екатеринбурге.

В линейке заявлены односекционные и трехсекционные трамваи с возможностью автономного хода до трех километров.

Заботливый ИИ

Искусственный интеллект есть внутри практически всего, что было представлено на ИННОПРОМ-2025, правда, его функционал, а фактически возможности, как и степень интеллектуальной «зрелости», разительно отличаются от стенда к стенду. Самые продвинутые и уже готовые к употреблению в розницу технологии ИИ предлагают крупнейшие национальные экосистемы, которые и собственный бизнес, и предлагаемые



клиенту услуги давно строят при активном участии нейросетей.

СБЕР выбрал для демонстрации технологии, которые рассчитаны на массового потребителя, все они — с акцентом на заботу о благополучии и качестве жизни. Медицинский ассистент, разработка СберМедИИ, по видео лица за считанные секунды способен выдать аналитику по 12 показателям здоровья, включая индекс массы тела, давление, риск диабета II типа, уровень холестерина и гликированного гемоглобина. «Умные камеры здоровья» могут пойти еще дальше — с их помощью можно делать фото и видео внутренних полостей ЛОР-органов. Интеллектуальные системы для дома СБЕР активно продвигает среди девелоперов, которые теперь интегрируют их в свои ЖК на ранней стадии проектирования.





Примерить на себя

МТС (подразделение компании MWS AI) презентовала на ИННОПРОМ-2025 системы ИИ для более сложных, в том числе производственных задач. В демонстрационной версии можно было увидеть решения для крупной добывающей компании. Из разговора с одним из участников проекта со стороны MWS AI становится понятно, что даже крупный и продвинутый с точки зрения цифровизации промышленный заказчик мыслит все еще фрагментарно и поручает интеллектуальным системам автоматизацию отдельных процессов, например, заполнение листов технической готовности транспорта и автоматизацию контроля безопасности транспорта, курсирующего под землей на объекте добычи. В основном компании поручают ИИ поиск и генерацию текстов, создание презентаций, анализ производственной документации, но в конце этой цепочки в большинстве случаев все равно стоит «контролер» — человек, который принимает решения. Да, компании очень активно примеряют на себя нейросети, все про них знают, но пока мало кто представляет, какая инфраструктура нужна бизнесу для того, чтобы развернуть систему ИИ. Отсюда так часто на ИННОПРОМ-2025 можно было услышать многочисленные наивные вопросы, адресованные разработчикам, — собственники бизнеса все еще мало ориентируются в том, как нейросети повышают эффективность, и



главное, чего будет стоить их инсталляция в бизнес компании, каковы риски, и как развивать ИИ-инструмент под изменяющиеся задачи. Очевидно, что пройдет еще не один ИННОПРОМ, пока нейросети станут действительно понятным бизнес-инструментом, инвестиции на который будут по умолчанию закладываться при бюджетировании. Пока же российские предприятия с трудом справляются с текущей финансовой реальностью и на выставки приезжают, скорее, чтобы не отстать от жизни, от трендов, и лишь немногие из них действительно могут смело говорить, что цифровизация, роботизация и искусственный интеллект — для них настоящее, и они обеими ногами уверенно стоят в Индустрии 4.0.

ФБЖ

БЕЗ ПРАВА НА ОШИБКУ

Инжиниринг — один из базовых элементов, необходимых для достижения технологического суверенитета и уж тем более лидерства. Однако вопрос о том, как прорываться в будущее, если доступ в западноевропейский супермаркет технологий российским производителям закрыт, а китайский строго ограничен, по-прежнему актуален. Не все российские компании смогли нащупать подход к решению задачи. Спустя несколько лет существования в режиме дефицита иностранных инноваций бизнес пытается перейти из хаотичного режима замещения к системной разработке новых технологий и признается, что с завистью посматривает в сторону тех же китайских коллег. Дошло до того, что из-за ряда существенных барьеров для развития инноваций некоторые отечественные производители задумались о переносе своих производств в КНР.

Инжиниринг, разработка новых технологий и продуктов — всегда одна из топовых и самых обсуждаемых тем на ИННОПРОМ. Из года в год, с тех пор, как вопрос приобрел особую остроту на фоне ограниченного доступа российских компаний к иностранным решениям, на выставке обсуждают проблемы разработки, которые так быстро, как хотелось бы, не решаются. В этот раз к диалогу пригласили ключевиков — крупные компании, занятые в реализации стратегически значимых проектов. Казалось бы, вот у них все должно быть лучше, процесс должен идти легче, и результаты уже могли бы быть предъявлены миру, учитывая, что за их спиной — свой мощный

ресурс и объемы господдержки, которые большинству производителей и не снились. Но вспомним ректора Бауманки, который прямо сказал с трибуны ИННОПРОМ, что незнание и отсутствие опыта есть данность, с которой мы столкнулись, осознав, что своей интеллектуальной собственности по многим перспективным направлениям у РФ просто нет.

На грани теории, вдалеке от практики

Консервативный, пусть и объективный подход науки бизнесу не подходит, не первый год он штурмует пропасть незнания, вооружившись недюжей храбростью и соб-

Пример крупных игроков подтверждает, что прорывы совершают компании, которые способны двигаться в ускоренном темпе одновременно по нескольким направлениям: не останавливают цикл научных разработок, инвестируют в современные средства производства и опираются на собственную технологическую базу. По нынешним временам звучит абсолютно фантастически

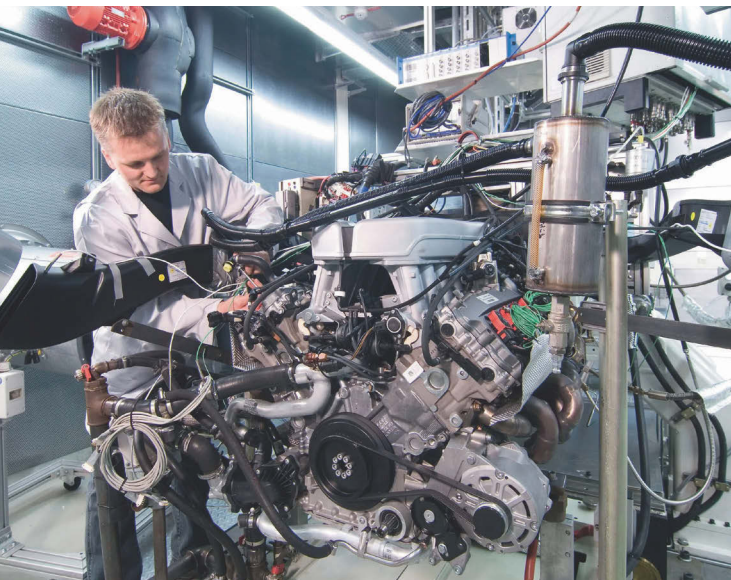


ственным интеллектуальным ресурсом, и при любом удобном случае пытается получить государственные деньги на разработки. Получается не у всех и не всегда. Одна из явных неудач и весьма болезненный удар по самолюбию — запуск собственного производства парогазовых турбин средней и большой мощности. Один из заказчиков такого оборудования — генерирующая компания ПАО «Т Плюс», которая должна установить две газотурбинные установки ГТЭ-65 производства АО «Силовые машины» на Саратовской ТЭЦ-2 и Пермской ТЭЦ-14. О системных проблемах с созданием турбин общеизвестно. На ИННОПРОМ рассказать о реализации проекта пригласили заместителя генерального директора ПАО «Т Плюс» по технической политике и инжинирингу Александра Фролова, и он с нескрываемой, но очень горькой иронией заметил, что нет никакой реализации, есть лишь мучительное ожидание и весьма шаткие договоренности. ПАО «Т Плюс» не раз пыталось отказаться от проектов модернизации ряда своих объектов, даже несмотря на то, что инвестиции выделяются в рамках госпрограммы увеличения мощности. Всё — из-за отсутствия тех самых парогазовых установок, которые обещают создать, но пока не получается. Сроки их поставки в

Вопрос возвратности инвестиций неотвратим и для тех, кто использует собственные деньги, и для тех, кто получает господдержку, а вместе с ней — строгий контроль за соблюдением графиков. Сроки и сама цель, которая признается государством как успех реализации проекта, а речь всегда о прибыли, причем в определенном размере, — еще один барьер для инноваторов. Эксплуатируя абсолютно коммерциализированный подход к инновациям, разработчиков лишают права на ошибку

адрес генерирующей компании многократно переносились.

В марте стороны все-таки договорились, взамен компания «Т-Плюс» добилась существенного переноса сроков ввода блоков в эксплуатацию. Это будут самые первые в истории страны российские ПГУ. Между тем, по оценкам «Т-Плюс», потребность в турбинах средней мощности 60–80 МВт в РФ уже составляет порядка 150 штук. Стоимость проекта интеграции нового парогазового блока типа ПГУ-100 МВт оценивается в 30 млрд рублей. «Т-Плюс», безусловно, сильно рискует, будучи первым покупателем опытного образца, фактически объекты компании



станут испытательным полигоном, но выбора нет. «Проект такого типа, как правило, реализуется в течение пяти лет с момента проектирования, — поясняет Александр Фролов. — Газовая турбина должна прибыть на объект в 2027 году, год будем ее монтировать, полтора испытывать, для примера: настройка одной камеры горения газовой турбины авиационного двигателя занимает шесть–десять лет. В середине 2029 года турбина должна заработать. Машина инновационная — это высокие технологии на грани теоретических наук».

Ждите, вас, может быть, обслужат

Таким образом, топ-менеджер «Т-Плюс» в очередной раз дает понять, что все самое сложное начнется после того, как новое оборудование отгрузят на Пермскую ТЭЦ, именно она станет первой, куда будет интегрирована полностью российская ПГУ. В этом случае масштабы рисков трудно даже представить, и поэтому именно в этом направлении, импортозамещения для ТЭК, консолидированы максимальные ресурсы и поддержка государства. В случае с электротехникой масштабы чуть меньше, но риски тоже немалые. И запускать в эксплуатацию оборудование, в

котором не уверены разработчики, невозможно. Их собственных интеллектуальных ресурсов может оказаться достаточно для НИОКР, на него можно получить гранты и субсидии, но вопрос с испытаниями собственными силами отдельным производителям не решить. Председатель правления Курского электроаппаратного завода Андрей Канунников дошел с этой «болью» до самого министра промышленности и торговли. Антон Алиханов проводил на ИННОПРОМ закрытый завтрак с промышленниками и историю курского производителя не просто запомнил, поставил на вид подчиненным на итоговой коллегии. А пример курского завода действительно впечатляет: чтобы протестировать новые типы оборудования, приходится простаивать по полтора года в очереди в Россети, которые располагают подобными испытательными стендами. Есть еще вариант, говорит Канунников, и это тоже выход: возить образцы на тест в Китай. Если внутри РФ проблема с развитием современных научно-испытательных центров не решится в ближайшие год–два, у производителей не останется выбора. «Надеюсь, что постановление №1875 (о развитии передовой инфраструктуры для проведения исследований и разработок в РФ — прим.

ред.) все-таки заработает, иначе нам придется думать про перенос производства в Китай. В РФ сегодня с точки зрения себестоимости процессов сложно. В Китае господдержки гораздо больше», — говорит председатель правления Курского электроаппаратного завода Андрей Канунников. Его компания также самостоятельно решает вопрос с подготовкой кадров, пусть и приходится мириться с тем, что на их подготовку нужно время, но процесс уже запущен, деньги в собственную систему профподготовки и повышения квалификации вложены. В ожидании молодых профессионалов на заводе внедряют нейросети, которые помогут повысить производительность. Вернуть вложенные инвестиции будет сложно при текущем уровне господдержки, рассчитывать на достаточный объем спроса на электротехническое оборудование внутри страны пока не приходится. Другое дело — Китай, проблема масштаба, то есть наращивания объемов производства, там решается гораздо быстрее. И это еще один аргумент в пользу переезда в иностранную юрисдикцию.

Ошибиться и попробовать снова

Вопрос возвратности инвестиций неотвратим и для тех, кто использует собственные деньги, и для тех, кто получает господдержку, а вместе с ней — строгий контроль за соблюдением графиков. Сроки и сама цель, которая признается государством как успех реализации проекта, а речь всегда о прибыли, причем в определенном размере, — еще один барьер для инноваторов. Эксплуатируя абсолютно коммерциализированный подход к инновациям, разработчиков лишают права на ошибку. На полях ИННОПРОМ внимание на данной проблеме заострил генеральный директор «СИБУР Инновации» Ильназ Зарипов. С 2022 года в компании кратно, в три – четыре раза, выросло количество собственных инновационных проектов. «Мы продолжаем традиции и подхватили то, что было создано великими предшественниками, они делали прорывные

А ИНАЧЕ УЕДЕМ В КИТАЙ



**АНДРЕЙ
КАНУННИКОВ**

Председатель
правления Курского
электроаппаратного
завода



**Надеюсь, что
постановление
№1875 (о
развитие**

**передовой инфраструк-
туры для проведения
исследований и
разработок в РФ —**

**прим. ред.) все-таки
заработает, иначе нам
придется думать про**

**перенос производства в Китай. В РФ
сегодня с точки зрения себестоимости
процессов сложно. В Китае господдержки
гораздо больше».**

вещи. Наша основная парадигма сейчас — сделать не хуже. На мой взгляд, чтобы сделать что-то прорывное, не хватает права на ошибку. Инструменты господдержки, все, что делается внутри компании, не дают второго шанса. А все великое и прорывное рождается в поиске. Каким должно быть право на ошибку, и кто его дает? Должно быть право попробовать, ошибиться и попробовать еще раз», — говорит Ильназ Зарипов. Методом проб и ошибок инновационное подразделение крупнейшей химической компании РФ довело до успешного внедрения несколько крупных проектов. Один из них, по производству гексена, инженерно и технологически сложный, занял десять лет, в следующем году СИБУР планирует закрыть собственные потребности по гексену. Еще один важный для производственных цепочек компании компонент — катализаторы (полиолифины), их отсутствие существенно ограничивает производственные возможности компании. «Безусловно, та технологическая игла, на

которой мы сидели, не способствовала тому, чтобы у нас появились свои катализаторы, но за три года мы эти компоненты разработали и запустили фабрику в Казани, которая закрывает наши потребности и всего СНГ. Аналогов такого проекта в Европе нет. Мы планируем, что в 2028 году запустим первую очередь фабрики», — добавляет Ильназ Зарипов. Там, где собственных компетенций для разработки не хватает, в СИБУР идут к дружественным партнерам, которые помогают восполнить пробелы, но есть у компании проекты, которые реализованы без поддержки вендоров. Нарботанный опыт привел руководство СИБУР к пониманию, что компании нужен собственный исследовательский центр. Только так возможно сократить время запуска нужного продукта — при наличии собственных мощностей для испытаний и пилотирования. Собственный центр исследований должен появиться в контуре химического холдинга в 2026 году, внутри него запустят центр масштабирования и прототипирования процессов. Таким образом, удастся кратно снизить цену ошибки и сократить дистанцию внедрения.

Сейчас завод с помощью механизма кластерной инвестплатформы модернизирует и наращивает производство. Предприятие одним из первых воспользовалось механизмом и, как сказал на полях ИННОПРОМ генеральный директор «Метровагонмаш» Андрей Степнов, по ходу были «набиты все возможные шишки». Общий бюджет проекта составляет 3,7 млрд руб., плюс 750 млн рублей собственных средств предприятия. Срок реализации — до 2027 года



Инвестиции под жестким контролем

Пример крупных игроков подтверждает, что прорывы совершают компании, которые способны двигаться в ускоренном темпе одновременно по нескольким направлениям: не останавливают цикл научных разработок, инвестируют в современные средства производства и опираются на собственную технологическую базу. По нынешним временам звучит абсолютно фантастически, но именно так «Трансмашхолдинг» смог войти в четверку крупнейших в мире производителей железнодорожного подвижного состава. Одно из подразделений холдинга, «Метровагонмаш», выпускающий вагоны для метро, сумел занять доминирующие позиции не только в России, но и на пространстве СНГ. Вагоны этого производителя возят пассажиров подземки в одиннадцати странах мира, в том числе в Москве и Санкт-Петербурге, и за инновационные разработки внутри них продолжают присуждать зарубежные награды. «Метровагонмаш» выпускает вагон с самым длинным сквозным проходом (через восемь вагонов), у их поездов — одни из самых широких дверей (1600 мм). Сейчас завод с помощью механизма кластерной инвестплатформы модернизирует и наращивает производство. Предприятие одним из первых воспользовалось механизмом и, как сказал на полях ИННОПРОМ генеральный



директор «Метровагонмаш» Андрей Степнов, по ходу были «набиты все возможные шишки». Общий бюджет проекта составляет 3,7 млрд руб., плюс 750 млн рублей собственных средств предприятия. Срок реализации — до 2027 года. Инвестиции распределили по трем направлениям: НИОКР на разработку перспективных вагонов для петербургского и московского метрополитена (40% бюджета проекта); второе — приобретение свыше 150 единиц оборудования для всех переделов (48%); третье — оптимизация производства (12% инвестиций). Итоговый результат проекта — выпуск 2120 вагонов для московского и петербургского метрополитена, половина из них уже выпущена. По окончании реализации мощности увеличатся на 21%, и уже более чем на 125% увеличились обороты по мехобработке, которую раньше приходилось делать на стороне. Вдобавок на заводе появился собственный контрольно-испытательный цех, который позволяет оперативно проводить испытания по всем направлениям.

Поддержка на перезагрузке

«Метровагонмаш» — один из первых успешных проектов, запущенных в рамках инвестиционной платформы. Контролем за финансовой частью занимается Банк НОВИКОМ. Заместитель председателя правления Алексей Кузнецов подтверждает: все идет по графику, предприятие по всем ключе-

ПЕРЕЗАГРУЗКА И ПЕРЕОСМЫСЛЕНИЕ



АЛЕКСЕЙ КУЗНЕЦОВ

Заместитель
председателя
Правления, Банк
НОВИКОМ



В настоящее время вся система мер поддержки

промышленности переживает очень непростой период, можно даже сказать, кризис. Связано это с дефицитом бюджета, ряд мер находятся в перезагрузке и на этапе переосмысления, нам надо еще раз осмыслить и понять, где у нас слабые точки, которые привели к дефрагментации мер поддержки промышленности. Мы как банк сегодня имеем проблемы с задержками выплат субсидий, другие виды сложностей, и мы таким образом теряем доверие к системе поддержки».

вым показателям — в «зеленой зоне». Среди реально работающих и эффективных институтов развития технологических проектов Кузнецов также называет Фонд развития промышленности, но, по его словам, на этом арсенал практически исчерпан. «В настоящее время вся система мер поддержки промышленности переживает очень непростой пери-



Еще одно направление агентство разрабатывает совместно с Минсельхозом: технологии для пищевого машиностроения и переработчиков продуктов питания, которые очень нужны российской пищевой промышленности, представители которой уже подали более трехсот заявок, а агентство верифицировало и подтвердило достаточный уровень спроса по ним. По трети из них уже подобраны исполнители, еще треть в процессе реализации, больше половины проектов в пищевой промышленности запущены на частные инвестиции без господдержки

од, можно даже сказать, кризис. Связано это с дефицитом бюджета, ряд мер находятся в перезагрузке и на этапе переосмысления, — считает топ-менеджер НОВИКОМ. — Нам надо еще раз осмыслить и понять, где у нас слабые точки, которые привели к дефрагментации мер поддержки промышленности. Мы как банк сегодня имеем проблемы с задержками выплат субсидий, другие виды сложностей, и мы таким образом теряем доверие к системе поддержки».

Инновации с условием передачи

Между тем у государства есть еще один доверенный институт, нацеленный именно на технологическое развитие промышленности РФ. «Агентство по технологическому развитию» (АТР) запущено было фактически сразу же, как только появилась цель на импортозамещение, — в 2022 году. Оно было назначено Минпромторгом оператором по проектам реверс-инжиниринга. Управляющий директор, руководитель центра компетенций импортозамещения в промышленности «Агентства по технологическому развитию» Олег Исаев поясняет, что с помощью АТР можно получить субсидии на разработку конструкторской документации, которая соответствует требованиям ГОСТ, по ряду отраслевых направлений: беспилотье, химия и газовые турбины. Объем поддержки — от 100 до 150 млн рублей. Конечная цель проекта — разработка КД и передача ее в собственность агентства не позднее, чем в течение двух лет с момента получения поддержки. Плюс к этому в последующие четыре года необходимо получить выручку от реализации в сумме, вдвое превышающей размер гранта. И, конечно, компания-получатель должна предъявить по итогу сертификат «российскости» продукта. Еще одно направление агентство разрабатывает совместно с Минсельхозом: технологии для пищевого машиностроения и переработчиков продуктов питания, которые очень нужны российской пищевой

промышленности, представители которой уже подали более трехсот заявок, а агентство верифицировало и подтвердило достаточный уровень спроса по ним. По трети из них уже подобраны исполнители, еще треть в процессе реализации, больше половины проектов в пищевой промышленности запущены на частные инвестиции без господдержки. Тех, кто на нее претендует, агентство найдет само, если будет соответствующий запрос на разработку, его можно подать через платформу Сколково. Эксперты анализируют и подтверждают критичность конкретной технологии и ее техническую реализуемость, включают ее в перечень критически важных технологий, вместе с потенциальным потребителем формируют техническое задание и объявляют конкурс. Критериев для победы всего три: цена, срок реализации и наличие релевантного опыта. По словам представителя агентства, средний срок рассмотрения заявок до проведения конкурса составляет полтора месяца. С 2022 года таким образом уже профинансированы 374 проекта на общую сумму 17 млрд рублей.

Агентство принимает заявки как от потребителей, так и от исполнителей, то есть разработчиков, а вся полученная в собственность конструкторская документация попадает в единый каталог. Ресурс может оказаться весьма полезным тем, кто нуждается в какой-либо разработке или изделии, КД на него можно получить по запросу в агентство, если оно есть в его базе. «Производителям это позволяет открывать для себя новые ниши», — уверен Олег Исаев.

Зачастую разработчики мало думают о том, как будет жить и развиваться их технология дальше, но во многом в этом и есть ее потенциал для масштабирования, для интеграции в новые продукты. Принцип регулярного обновления, который активно применяется в секторе ИТ-разработки, может стать отличным инструментом коммерциализации в других высокотехнологичных секторах. Разработчиков пора отправлять «в

КТО ДАСТ ПРАВО НА ОШИБКУ?



**ИЛЬНАЗ
ЗАРИПОВ**

Генеральный
директор «СИБУР
Инновации»



Мы продолжаем традиции и подхватили то, что было

создано великим предшественниками, они создали прорывные вещи. Наша основная парадигма сейчас — сделать не хуже. На мой

что-то прорывное, не хватает права на ошибку. Инструменты господдержки, все, что делается внутри компании, не дают второго шанса. А все великое и прорывное рождается в поиске. Каким должно быть право на ошибку, и кто его дает? Должно быть право попробовать, ошибиться и попробовать еще раз».

поля», так они смогут увидеть, в чем она — новая жизнь созданных ими технологий, и во многих компаниях эту практику уже ввели. Метод отнюдь не новый для мира, и даже Apple, создавшая когда-то нечто, о чем потребитель не мог и мечтать, теперь думает и создает следом за человеком, а не опережая полет приземленной потребительской мысли. Возможно, поэтому «яблочная» компания и перестала обгонять время, но по-прежнему продолжает зарабатывать деньги. У каждой инновационной компании свой путь, но понять, где ждет коммерческий успех, удастся далеко не с первой попытки.

ФБЖ

МАШИНОСТРОИТЕЛИ ПОЖИМАЮТ ПЛЕЧАМИ И СОМНЕВАЮТСЯ,

ЧТО ИМ УДАТСЯ СОХРАНИТЬ ТЕМПЫ РОСТА

Если судить по ключевым трекам прошедшего в Петербурге международного экономического форума, то нетрудно будет догадаться, какие отрасли российской промышленности в правительстве считают драйверами роста. Сразу несколько дискуссий на ПМЭФ впервые посвятили транспортному машиностроению. Одну из них инициировали сами участники отрасли, потому что наболело. Вроде бы отрасль растет, но спрос на ее продукцию по ряду направлений заметно сократился, и это только начало, уверены производители тех же вагонов и цистерн. Ситуация в отрасли крайне неоднородная, хуже там, где есть прямая зависимость от других отраслей экономики, например, от металлургов, топливно-энергетического комплекса или угольщиков.

Диалог о будущем машиностроения в России инициировала Научно-производственная корпорация «Объединенная вагонная компания» («НПК ОВК»). Круглый стол назвали символично: «Атлант расправил плечи», хотя в дословном переводе с английского название романа американской писательницы Айн Рэнд звучит по-другому: «Атлант пожал плечами». Видимо, трудности перевода и возникающая из-за этого двусмысленность довольно ярко иллюстрируют ситуацию, в которой оказались транспортные машиностроители на середину 2025 года. Они уверены, что пора бить тревогу.

Экспортеры дают просадку

Больше других о наболевшем, о проблемах текущего периода и туманности перспектив для роста говорила как раз ини-

циатор сессии, генеральный директор Научно-производственной корпорации «Объединенная вагонная компания» («НПК ОВК») Ирина Ольховская. Предприятие вагоностроительное, то есть специализируется на производстве средств для перемещения по железной дороге различных грузов: вагонов, цистерн и др.

Вагоностроители сильно зависят от объемов грузовых перевозок по сети РЖД и являются барометром самочувствия ключевых экспортных секторов: нефтегазового комплекса, ТЭК, металлургии и АПК (экспорт зерна). Сами же вагоностроители в качестве маркера для планирования собственного производства используют данные о динамике погрузки на провозных мощностях ОАО «РЖД», а там картина не радужная. По словам Ирины Ольховской, два года подряд (2023–2024 гг.) фиксируется



снижение по нефтяным грузам, спрос на полувагоны падает последние пять лет, за это время падение уже составило 8%. За пять месяцев текущего года снизился объем грузоперевозок ТЭК: 23% составило падение по нефтяным грузам в цистернах, 18% — по полувагонам, существенно снизилась перевозка в так называемых хопперах, предназначенных для сыпучих грузов (руда, зерно, уголь и др.).

Дайте мощностей

Помимо падения спроса на грузовой состав, есть и еще один барьер для стабильности и развития — ограниченные пропускные мощности российских железных дорог, что существенно сдерживает рост объема грузоперевозок по востребованным направлениям: грузопоток перетекает в сектор мультимодальных перевозок, что рикошетом бьет по вагоностроителям. В итоге, констатирует руководство ведущего производителя «НПК ОВК», сегодня простаивает порядка 15% парка вагонов. «В части полувагонов мы зависим от реализации инвестиционной программы РЖД, ждем

Отрасль транспортного машиностроения в прошлом году получила только на НИОКР порядка 730 млн руб. Среди прочего правительство сочло перспективной разработку «Трасмашхолдинга» — там сейчас проектируют водородный рельсовый автобус. По словам замминистра промышленности и торговли РФ, до конца следующего года появятся его первые образцы. При активной господдержке реализуются несколько проектов на Тверском и Брянском машзаводах, субсидии также получает «Метровагонмаш», основной российский производитель вагонов для метро

роста объемов погрузки, — говорит генеральный директор Объединенной вагонной компании Ирина Ольховская. — Мы находимся в ситуации дефицита провозной способности, от этого зависит вагоностроение. Чтобы обеспечить нас работой, нужно не просто избавиться от ограничений

100

МЛРД РУБЛЕЙ

получили российские производители по госпрограмме «Автокомпоненты» за все время ее существования, условия по ней остаются весьма привлекательными.

провозной мощности, а создать профицит по ней, ж/д-инфраструктура не должна ограничивать экономику». И не одна она ее ограничивает — про высокую, в буквальном смысле заградительную для инвестиционного развития ставку сказаны миллионы слов, ее слегка приспустили, но пока это снижение столь незначительно, что оно не в силах остановить заморозку инвестиций бизнеса. У РЖД с ними тоже сложности, о чем на полях ПМЭФ сообщил один из топ-менеджеров компании, и об этом расскажем в отдельном материале.



Помимо падения спроса на грузовой состав, есть и еще один барьер для стабильности и развития — ограниченные пропускные мощности российских железных дорог, что существенно сдерживает рост объема грузоперевозок по востребованным направлениям: грузопоток перетекает в сектор мультимодальных перевозок, что рикошетом бьет по вагоностроителям. В итоге, по данным «НПК ОВК», сегодня простаивает порядка 15% парка вагонов

Разогнали — не продать

Выходит, ожидать расширения провозной способности по железной дороге вагоностроителям не стоит, они на это и не надеются, не располагает к оптимизму и анализ потенциального спроса на вагоны. Сегодня он составляет порядка 30–40 тысяч единиц в год, а мощности вагоностроительных заводов за последние несколько лет разогнали до 90 тысяч штук. Налицо существенный профицит, вагонов столько, что, по расчетам Объединенной вагонной компании, их число полностью закрывает потребности всей экономики РФ вплоть до 2040 года. И даже переориентация производства на самые востребованные типы вагонов не спасет от профицита. При этом ближайший массовый пик списания, например, по нефтебензиновым цистернам, случится не ранее 2035 года. Аналогичная ситуация по полувагонам.

Нивелировать дисбаланс

О том, что спрос на грузовой подвижной состав сжимается, прекрасно известно и министерству промышленности и торговли РФ. Заместитель главы ведомства Альберт Каримов признал в дискуссии на полях ПМЭФ, что баланс между спросом и предложением — явный вызов для отрасли транспортного машиностроения. Хотя он же апеллирует к весьма «симпатичным» цифрам: по данным Минэкономразвития, за 1 квартал 2025 года рост отрасли составил порядка 13%, и это в условиях текущих банковских ставок, добавляет Каримов. Но секрет этой позитивной динамики прост: ее удалось достичь за счет гигантских госинвестиций в другой сегмент отрасли — пассажирский (подвижной состав для метро и разработку новых вагонов для высокоскоростной магистрали (ВСМ)).

Новый электропоезд для нее стал базовым элементом нацпроекта «Транспортная мобильность», именно в это направление смещен вектор усилий господдержки. Всего же отрасль транспортного машиностроения в прошлом году получила только на НИОКР

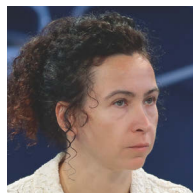
порядка 730 млн руб. Среди прочего правительство сочло перспективной разработку «Трасмашхолдинга» — там сейчас проектируют водородный рельсовый автобус. По словам замминистра промышленности и торговли РФ, до конца следующего года появятся его первые образцы. При активной господдержке реализуются несколько проектов на Тверском и Брянском машзаводах, субсидии также получает «Метровагонмаш», основной российский производитель вагонов для метро.

Таким образом правительство пытается нивелировать падение спроса у компаний-заказчиков подвижного состава, которые вынуждены сворачивать программы модернизации. «Дополнительно на закупку электропоездов в этом году направим 15 млрд рублей, таким образом поддержим минимальный необходимый уровень заказа, — рассказал в рамках сессии ПМЭФ-2025 Альберт Каримов. — Что касается грузовых вагонов, у нас сейчас мощности рассчитаны на 80 тысяч в год, этого достаточно для удовлетворения спроса, и одна из основных задач текущего периода — создание необходимого баланса. Платежеспособный спрос сократился. Задача — искать баланс, чтобы режим был не рваный, чтобы обеспечить поступательный рост машиностроения, над этим инструментарием мы и работаем».

Бенефициары поддержки

Заметную поддержку проектам в сфере транспортного машиностроения оказывает Фонд развития промышленности. По словам главы фонда Романа Петруцы, его ведомство курирует более 150 проектов. Он называет отрасль приоритетной: «Каждый четвертый рубль из нашего портфеля за десять лет нашей работы пошел именно на транспортное машиностроение. Основные инструменты финансовой поддержки для отрасли были запущены как ответы на вызовы 2022 года. Их особенность — в дли-

ОГРАНИЧИТЕЛЬ ДЛЯ ЭКОНОМИКИ



**ИРИНА
ОЛЬХОВСКАЯ**

Директор Научно-производственной корпорации «Объединенная вагонная компания» («НПК ОВК»)



**В части
полувагонов
мы зависим
от реализации**

**инвестиционной
программы РЖД,
ждем роста объемов
погрузки. Мы
находимся в ситуации
дефицита провозной
способности, от
этого зависит**

**вагоностроение. Чтобы обеспечить
нас работой, нужно не просто
избавиться от ограничений провозной
мощности, а создать профицит по
ней, ж/д-инфраструктура не должна
ограничивать экономику».**

тельности предоставляемого финансирования». Но сегодня повышенное внимание отрасли обеспечивает, по сути, один проект — ВСМ «Москва – Санкт-Петербург». У него статус «стратегический». За строительство высокоскоростного состава отвечают «Уральские локомотивы». Еще десять проектов, поддержанных субсидиями, ведет «Трасмашхолдин», ему выдали средства на 15 лет. Существенным подспорьем для транспортной отрасли стала программа «Автокомпоненты» — за все время ее существования производители получили порядка 100 млрд рублей, условия по ней остаются самыми привлекательными, отсюда и популярность. Согласно статистике ФРП, порядка 70% проектов в отрасли реа-

АТЛАНТ ССУТУЛИЛСЯ



**СЕРГЕЙ
ГРОМАК**

Вице-президент
АО «Автоваз»

«Из-за высокой
ставки мы
меньше
инвестируем,
больше тратим
на обслуживание
кредитов. У нас
непрерывный цикл
инвестиций, и темп
увеличивается. Надо

**флагманов поддерживать, потому
что они создают массовый спрос на
производство компонентов, — мы
тянем за собой, как локомотивы, много
отраслей».**

лизуются по графику, средний срок запуска новых производств составляет полтора года. Все бы хорошо, но, по словам директора ФРП Петруцы, спрос на поддержку сильно превышает возможности ФРП. «Мы стараемся лавировать в этом огромном потоке заявок, расставляем приоритеты, и совершенно точно, что транспортное машиностроение будет оставаться среди них. Как бы ни были дороги банковские средства, наши инструменты позволяют это нивелировать. Минпромторг увеличивает наш капитал каждый год, но спрос на средства все еще выше», — говорит Роман Петруца.

Технологии с русской «пропиской»

Именно средства господдержки позволяют реализовывать действительно амбициозные и масштабные проекты, по-другому никак, соглашаются многие участники от-

расли. АО «Трансмашхолдинг» совместно с ФРП реализует сразу двенадцать проектов. Общая сумма поддержки по ним составляет порядка 70 млрд руб. Часть этих средств пошла на обновление производственных мощностей. Заместитель генерального директора Артем Леденев говорит, что такое стало возможным благодаря неуклонному курсу на локализацию. Политика компании не первый год ориентирована на постоянное технологическое развитие с упором на российские (собственные) технологии и компетенции. Например, холдинг вложился в производство двигателей большой мощности — от 0,8 мегаватт и выше. Раньше блоки для них отливались за границей, а сейчас их производят в Петрозаводске. Не было в РФ и собственных электромашин для вагонов метро, поездов, электровозов, а теперь есть завод в Новочеркасске. «В России всегда умели быстро адаптироваться, — говорит Артем Леденев, — мы вовремя оформляем интеллектуальную собственность, всю технику разрабатываем в РФ, в отличие от многих, кто использовал зарубежные разработки. Наши созданы руками талантливых русских инженеров». Технологии с подлинной русской пропиской оказались востребованы у зарубежных заказчиков.

АО «Трансмашхолдинг» совместно с одной из дочерних структур «Индийских железных дорог» (Rail Vikas Nigam Limited (RVNL)) налаживает в Индии производство электропоездов на основе разработок российской компании. Соглашение предусматривает поставку вагонов на шесть миллиардов долларов. «На ближайшую перспективу оцениваем экспортный потенциал наших проектов в четыре миллиарда евро, а на горизонте 2035–2040 гг. ставим себе задачу замахнуться на проекты стоимостью до 140 млрд евро», — говорит топ-менеджер АО «Трансмашхолдинг».

Новая мобильность «москвичей»

Не менее грандиозные планы у автомобильного завода «Москвич». И это вопре-



ки тому, что переход на электромобили в России все еще под большим вопросом. В дискуссии о том, на каком виде транспорта будут в большинстве своем передвигаться в РФ, точку ставить пока рано, поэтому в отечественном автомобилестроении есть проекты и на водороде, и на газе, и на классическом ДВС. На легендарном «Москвиче» делают ставку на электромобилизацию. Здесь проанализировали, сколько средств было вложено в стране в инфраструктуру для электротранспорта. Оказалось, что сумма достигла 0,5 трлн рублей, и это частные инвестиции. По сути, в России уже создана огромная экосистема. Заместитель генерального директора АО «Московский автомобильный завод «Москвич» Татьяна Редько уверена, что она продолжит развиваться. Первый этап формирования отрасли завершен, и созданная инфраструктура может и должна работать на экономику. На этом и предполагает заработать автозавод «Москвич», на котором гордятся, что электромобиль его производства занимает вторую позицию среди проданных электромобилей. Что же до локализации, то «Москвич» — лидер по ее уровню. Здесь давно решили дилемму, которая России знакома со времен Петра Великого: свое или привозное, импортировать технологии или создавать свои. На «Москвиче» верят в электромобильность, а вдохновением для

этого служит Москва, но неисчерпанный потенциал для развития есть практически по всей стране. Татьяна Редько называет этот вектор «новой мобильностью», распространить которую можно на парки каршерингов и такси.

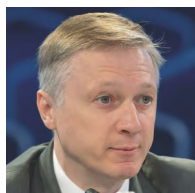
Инвестируй или проиграешь

У абсолютного российского авточемпиона «Автоваза» иного выхода, как перейти на российские автокомпоненты, не было изначально. Автогигант посвятил борьбе за локализацию последние несколько лет

На легендарном «Москвиче» делают ставку на электромобилизацию. Здесь проанализировали, сколько средств было вложено в стране в инфраструктуру для электротранспорта. Оказалось, что сумма достигла 0,5 трлн рублей, и это частные инвестиции. По сути, в России уже создана огромная экосистема, и она продолжит развиваться. Первый этап формирования отрасли завершен, и имеющаяся инфраструктура может и должна работать на экономику

В 2022 году с конвейера «Автоваза» сошли 220 тысяч авто, в 2023 — 374 тысячи, в прошлом году завод продал полмиллиона машин. Сначала года текущего наблюдается падение продаж, оно уже достигло 30%, но инвестиционный цикл останавливать нельзя, выбора нет — теперь китайские автопроизводители заставляют российских держать сумасшедший темп, ведь они могут позволить себе ежегодно выпускать новую модель

НИВЕЛИРОВАТЬ СЖАТИЕ



**АЛЬБЕРТ
КАРИМОВ**

Замминистра
промышленности и
торговли РФ



**Дополнительно
на закупку
электропоездов
в этом году**

**направим 15 млрд
рублей, таким
образом поддержим
минимальный
необходимый уровень
заказа. Что касается**

грузовых вагонов, у нас сейчас мощности рассчитаны на 80 тысяч в год, этого достаточно для удовлетворения спроса, и одна из основных задач текущего периода — создание необходимого баланса. Платежеспособный спрос сократился. Задача — искать баланс, чтобы режим был не рваный, чтобы обеспечить поступательный рост машиностроения, над этим инструментарием мы и работаем».



жизни, добавился ее ценой невероятных усилий и миллиардными инвестициями в себя и смежников, всех, кто оказался способен поставлять нужные автокомпоненты. На Петербургском форуме завод презентовал новинку, а его топ-менеджеры с гордостью подчеркивали, что это «прыжок» в новый сегмент. Показанный на ПМЭФ-2025 Lada Azimut, кроссовер для продвинутой молодой аудитории — не пластиковый прототип, а реальный предсерийный автомобиль, который со следующего года запустят в поточное производство. В 2027-ом «Автоваз» обещает создать семейный минивэн. Производство на автозаводе уверенно росло последние несколько лет, продажи оправдывали инвестиции. В 2022 году с конвейера сошли 220 тысяч авто, в 2023 — 374 тысячи, в прошлом году «Автоваз» продал полмиллиона машин. Сначала года текущего у завода — падение продаж, оно уже достигло 30%, но инвестиционный цикл останавливать нельзя, выбора нет — теперь китайские автопроизводители заставляют российских держать сумасшедший темп, ведь они могут позволить себе ежегодно выпускать новую модель. Чтобы успевать за китайцами, «Автоваз» намерен ежегодно инвестировать в новые разработки порядка 40 млрд руб. Вот только рыночная ситуация оптимизма не внушает — было бы кому продавать.

Атлант ссутулился...

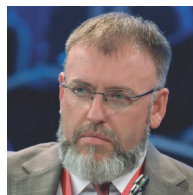
Атлант, который сначала расправил плечи, в этом году сильно ссутулился, заявил участникам дискуссии на полях ПМЭФ-2025 вице-президент АО «Автоваз» Сергей Громак. На «плечи атланта» сильно давит ключевая ставка, сектор автомобилестроения от нее очень пострадал — потребители не могут взять доступный кредит на покупку автомобиля и предпочитают хранить деньги на депозитах, откладывая большие покупки. «Из-за высокой ставки мы меньше инвестируем, больше тратим на обслуживание кредитов. У нас непрерывный цикл инвестиций, и темп увеличивается. Надо флагманов поддерживать, потому что они создают массовый спрос на производство компонентов — мы тянем за собой, как локомотивы, много отраслей», — считает Сергей Громак. Вместе Автоваз, КАМАЗ и ГАЗ покупают более миллиона тонн металла в год, поэтому «ключевиков» и надо поддерживать — провалятся они, и остальным будет тяжело. И стимулировать потребительский спрос; ничто другое так не пригодилось бы сейчас российскому автопрому, как стимулирование массового спроса, — доступные автокредиты были бы очень кстати.

По чуть-чуть не эффективно

Видя почти нулевой за первое полугодие запрос на автокредитование, чиновники все же спохватились: глава Минпрома обещал «перезапустить» автокредиты.

Однако для целой отрасли транспортного машиностроения РФ нужен более широкий комплекс мер. Например, для того чтобы она достигла полноценного суверенитета, необходимо около пяти триллионов рублей — таковы оценки Банка ВТБ. По данным старшего вице-президента банка Дмитрия Средин, в 2023 году в отрасль было влито порядка 250–300 млрд государственных инвестиций, в 2024 году сумма увеличилась почти вдвое, но, по признанию банкиров, для достиже-

МЫ СТАРАЕМСЯ, НО ДЕНЕГ НЕ ХВАТАЕТ



РОМАН
ПЕТРУЦА

Директор
Фонда развития
промышленности (ФРП)



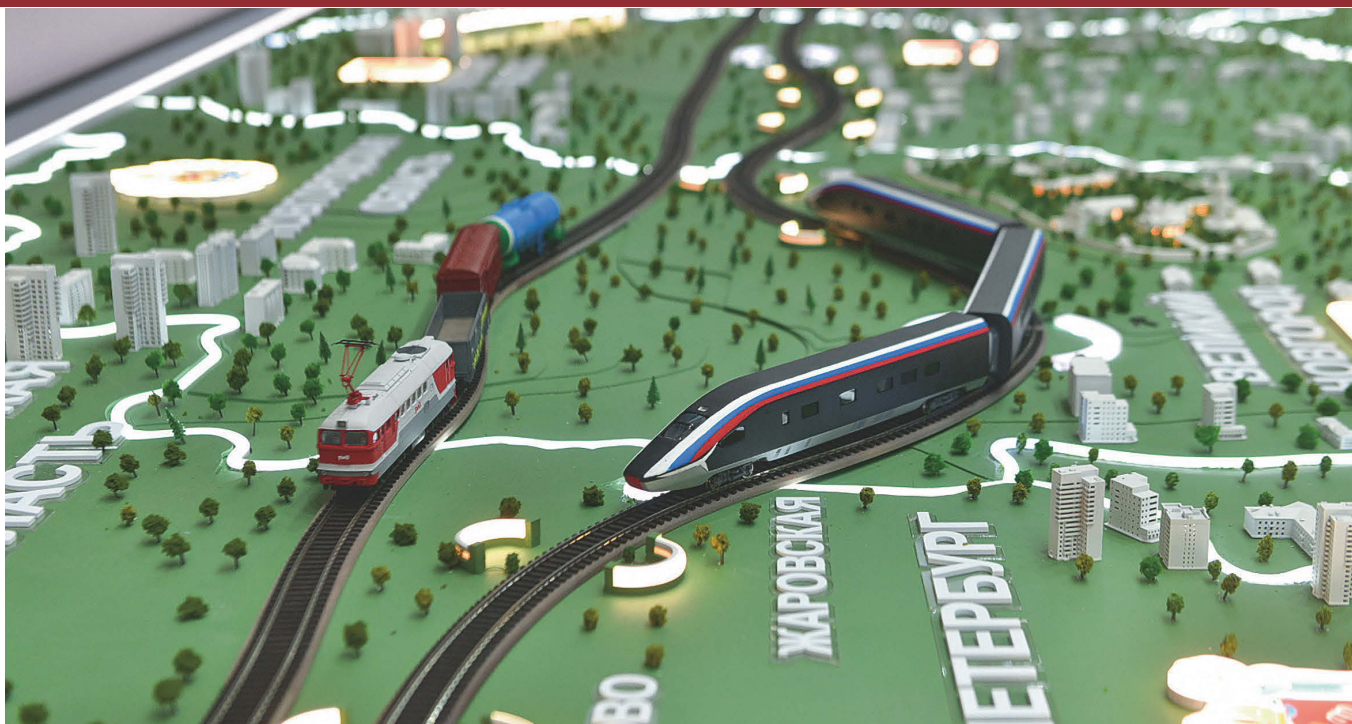
**Мы стараемся
лавировать в
этом огромном
потоке**

**заявок, расставляем
приоритеты, и
совершенно точно,
что транспортное
машиностроение
будет оставаться
среди них. Как бы ни**

**были дороги банковские средства,
наши инструменты позволяют
это нивелировать. Минпромторг
увеличивает наш капитал каждый год,
но спрос на средства все еще выше».**

ния суверенности отрасли этих средств все равно недостаточно. «Инвестиций требуется гигантское количество, а у нас жесткая ДКП. Для нас ставки 25–30% тоже кажутся неподъемными, мало какие легальные бизнесы способны брать такие деньги. Отрасли нужны долгосрочные кредитные ресурсы», — резюмирует позицию финансистов Дмитрий Середин. Чтобы отрасль транспортного машиностроения могла быть успешной и оставалась драйвером роста российской экономики, критически важна единая позиция бизнеса и государства по всем сегментам, пока же госбюджет способен вытягивать лишь отдельные из них. Удел остальных — балансировать и адаптироваться под волатильный спрос, а он продолжает сжиматься. В таких условиях «атлант» вряд ли сможет до конца расправить плечи.

ФБЖ



400 КМ/Ч И НЕ МЕНЬШЕ:

РОССИЯ ОТВАЖИЛАСЬ НА ГИГАНТСКИЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ РЫВОК

Крупнейший, самый масштабный, сложный, стратегический — ни один из эпитетов не будет преувеличением, когда речь идет о реализации проекта строительства первой в истории РФ высокоскоростной магистрали (ВСМ). По плану правительства, одобренному президентом страны, их будет пять, первая свяжет две столицы. ВСМ — крупнейшая концессия, когда-либо заключенная в России. Финансирование обеспечивает целый синдикат, во главе которого СБЕР, также в его составе ряд других крупных банков и частные инвесторы, заключившие с правительством соглашение формата ГЧП. Общий объем инвестиций в проект оценивается в сумму более двух триллионов рублей. Никогда еще российское транспортное машиностроение не получало столь мощный импульс к развитию. Жизнь 30 млн граждан РФ качественно изменится благодаря запуску ВСМ. Высокоскоростное движение станет новой точкой роста российской экономики, и все это должно случиться с нами уже в 2028 году.

Проект публично называют «президентским», и для него это главная надежда на успех и шанс состояться. Еще в 2019 году Владимир Путин дал поручение начать проектирование высокоскоростной ж/д-дороги между Москвой и Санкт-Петербургом. Им же поставлена задача запустить движение по ветке в 2028 году. Сегодня бесспорным мировым лидером по протяженности подобных магистралей высоких скоростей является Китай, который уже построил и эксплуатирует 38 000 км высокоскоростных ж/д-путей. Подобные есть и в ряде других стран, но не везде поезда разгоняются до скорости 400 км/ч, а именно этот параметр является определяющим для российского проекта ВСМ.

Вызов из будущего

Если все пойдет по плану, то из Москвы в Санкт-Петербург можно будет добраться за 2 часа 15 минут, из Великого Новгорода до Северной столицы — за 29 минут, дорога от Твери до Москвы займет порядка 40 минут. Еще одно базовое требование к участникам проекта — все технологии и оборудование должны быть исключительно российские. И это, безусловно, вызов. Порядка ста пятидесяти компаний уже вовлечены в реализацию, вместе им предстоит совершить гигантский технологический рывок в будущее, чтобы Россия смогла войти в элитный клуб государств с высокоско-



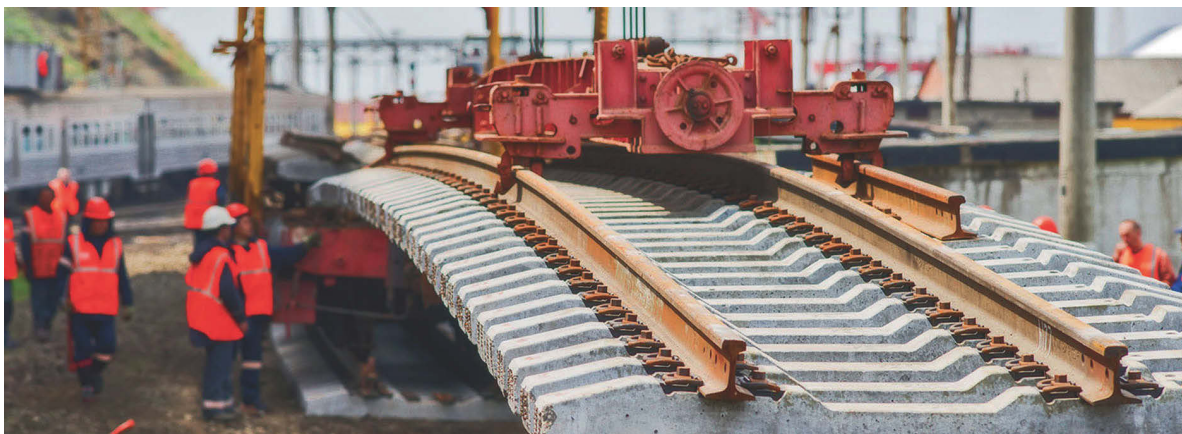
В правительстве и Госдуме кипит законотворческая работа — принят базовый федеральный закон и 20 подзаконных актов, чиновник утверждает, что правовое поле под проект создано. В апреле прошлого года появилась дорожная карта реализации, в июне было подписано концессионное соглашение сроком на 40 лет. В январе 2025 года разработали и утвердили нацпроект «Эффективная транспортная система», составной частью которого будет ВСМ, а это означает, что по всем направлениям дан зеленый свет.

ростным движением и занять топовую позицию, ведь даже там, где есть ВСМ, далеко не всегда поезда способны держать среднюю крейсерскую скорость 400 км/ч. Все в этом проекте придется создавать с нуля: от технологий прокладки трассы и проектирования поезда, способного разгоняться и удерживать на большей части пути обозначенную скорость, до кадров, которые должны будут обеспечить запуск и последующую безаварийную эксплуатацию высокотехнологичного объекта.

Цена первенства

Уже на стадии проектирования, то есть еще в 2020-ом у экспертов транспортной отрасли сформировалось понимание, что легко проект ВСМ не дастся никому. Например, в России просто не существует разработанных и утвержденных технических решений, необходимых для ВСМ, нет производства сертифицированной продук-





ции для нее, которая соответствовала бы требованиям (регламентам) безопасности. Проектировщикам пришлось действовать вслепую — начать процесс без необходимой нормативной базы. Еще одна сложно разрешимая задача — уложиться не только в сроки, отведенные под проектирование, но и в бюджет. Проект то и дело дорожает, но наверху настаивают на постоянной скорости в 400 км/ч, что требует строительства более

дорогостоящей инфраструктуры. Скорость является одним из ключевых предметов для дискуссий. Да, добившись постоянного скоростного режима в 400 км/ч на всем протяжении ВСМ «Москва – Санкт-Петербург», Россия будет чуть ли не единственной в мире, где будет курсировать столь скоростной поезд, но по расчетам ряда экспертов технически такое возможно лишь на небольшом отрезке пути. Средняя скорость в 360 км/ч куда более реальна, при ней потеря времени от одного пункта до другого составит всего две минуты. Технологические задачи, безусловно, самые сложные. Даже финансовые удалось решить. Но есть и другие «земные» проблемы. Практически сразу же в регионах, где начнется строительство первой ветки, появились проблемы с отведением земель под магистраль, ее участки пролегают через СНТ и населенные пункты с частной застройкой. Но проект недаром называют «президентским» — дорога должна быть построена, как и поезд для движения по ней! В 2028 все должно поехать, и все заторопились.

МНОГО ДЕНЕГ — БОЛЬШИЕ РИСКИ



**АЛЕКСАНДР
ВЕДЯХИН**

Заместитель
председателя
правления ПАО
Сбербанк



**Ни у одного
банка нет
такого
норматива**

**достаточности, чтобы
выдать столько
денег, это высокая
концентрация рисков,
поэтому делаем все
в партнерстве. Дорог
будет несколько,**

**поэтому наш синдикат предстоит
увеличивать».**

База есть — «зеленый свет»

Выступая на Петербургском экономическом форуме, министр транспорта РФ Роман Старовойт еще раз подчеркнул, что тема ВСМ будет основной в ближайшие несколько лет, если не десятилетий; он

же обозначил текущий статус по проекту. В правительстве и Госдуме кипит законодательская работа — принят базовый федеральный закон и 20 подзаконных актов, чиновник утверждает, что правовое поле под проект создано. В апреле прошлого года появилась дорожная карта реализации, в июне было подписано концессионное соглашение сроком на 40 лет. В январе 2025 года разработали и утвердили нацпроект «Эффективная транспортная система», составной частью которого будет ВСМ, а это означает, что по всем направлениям дан зеленый свет. Министр транспорта добавляет, что проект находится на стадии выхода из «Главгосэкспертизы».

Поезд высокого класса

В начале июля министр промышленности и торговли РФ Антон Алиханов, выступая с докладом в Совете Федерации, рассказал, что завершается проектирование российского высокоскоростного поезда и готовятся к испытаниям опытные образцы основных узлов. Работы ведет завод «Уральские локомотивы», которому выделили субсидию через инвестплатформу. Часть средств пошла на расширение мощностей для производства поездов ВСМ. Под Екатеринбург идет стройка новых корпусов завода, в одном будет вестись сборка состава, поскольку он будет другой длины, не такой, как остальные, во втором цеху разместят крупноузловую сборку. Первый образец поезда обещают собрать в 2026 году, а в 2027-ом поезд должен быть готов к сертификации, которую надеются пройти за 2028 год. РЖД, который выступает для «Уральских локомотивов» заказчиком на закупку поездов для ВСМ, утвердил название состава — «Белый крик», он будет состоять из восьми вагонов, а при необходимости к ним могут цеплять еще столько же, общее число пассажиров в поезде — более 450 человек. Поезд должен соответствовать четвертому классу

обслуживания, например, в нем должна быть детская комната и автономная мультимедийная система.

Своими силами

«Сам высокоскоростной поезд — это 10–15% от стоимости всего проекта, и он должен быть реализован вовремя — эта задача имеет критическое значение, — сказал на полях ПМЭФ-2025 бывший учредитель «Уральских локомотивов» Дмитрий Пумпянский (формально он вышел из состава учредителей и ныне его пред-



ОЛЕГ БЕЛОЗЁРОВ

Генеральный директор – председатель правления ОАО «Российские железные дороги»

Олег Белозеров подчеркивает, что все провозные способности исчерпаны, не будь принято решение по ВСМ, в ближайшей перспективе РЖД пришлось бы строить новую грузовую линию, чтобы расшить узкие места в Центральной России. Строительство ВСМ снимает остроту проблемы. По словам главы РЖД, после ее запуска объем грузоперевозки увеличится на 30 млн тонн в год. Кроме того, это существенная экономия средств монополии, ее оценивают в 600 млрд рублей, столько пришлось бы вложить в развитие новой грузовой инфраструктуры.

ставляют как президента Свердловского областного союза промышленников и предпринимателей). — Мы реализуем проект строительства не на пустом месте, у «Уральских локомотивов» есть десятилетний опыт строительства «Ласточек» и «Финистов», опыт и компетенции в стране есть».

По словам Пумпянского, уже решена задача по созданию двухсистемного тягового привода, который необходим для эксплуатации в смешанном режиме — по сетям постоянного и переменного тока. Ранее в РФ таких разработок не было, теперь благодаря ВСМ появились. Производителей высокоскоростных поездов во всем мире по пальцам одной руки можно пересчитать, и все они обмениваются опытом, но уральские машиностроители ставят себе задачу добиться максимальной локализации производства. Дмитрий Пумпянский оценивает

иностранную компоненту не более чем в 15% от всего поезда. По его словам, самое сложное будет создать сам поезд, добиться того, чтобы он поехал вовремя, то есть в те сроки, которые обозначил президент.

Председатель совета директоров холдинга «Синара — транспортные машины» (СТМ) — в него входят «Уральские локомотивы») Александр Мишарин не скрывает, что предприятие решает крайне сложную технологическую задачу, и снова напоминает про целевую скорость.

«Скорость поезда должна быть постоянно 300–400 км/ч, и при этом на него оказывается колоссальное воздействие воздуха на всем пути, — рассказывает Мишарин. — Инженерно и научно это сложная задача, но для нас она сегодня понятна. Имея наработки, мы видим, что задача может быть решена». Чтобы запустить в работу столь амбициозный проект, под эгидой завода «Уральские локомотивы» создали кластер производителей компонентов, в нем задействовано более 150 российских производителей. Александр Мишарин особо подчеркивает, что все разработки, ноу-хау и компетенции в этом проекте принадлежат РФ, и добавляет важную компоненту: «Без господдержки такие проекты невозможно реализовать, мы используем все инструменты. Чтобы запустить производство высокоскоростных поездов, за два года нам надо вложить в модернизацию порядка 60 млрд рублей, и только благодаря комплексному подходу, кураторству со стороны государства проект быстро запустили в работу».

Под свою колею

Вторая составляющая проекта — создание необходимой для движения инфраструктуры. Ее реализует ГК «Нацпроектстрой». В рамках ПМЭФ-2025 генеральный директор компании Алексей Крапивин подтвердил: строительство высокоскоростной магистрали — абсолютно

БЫСТРЫЙ ЗАПУСК



АЛЕКСАНДР МИШАРИН

Председатель совета директоров холдинга «Синара — транспортные машины» (СТМ)

«**Без господдержки такие проекты невозможно**

реализовать, мы используем все инструменты.

Чтобы запустить производство высокоскоростных поездов, за два года нам надо

вложить в модернизацию порядка 60 млрд рублей, и только благодаря комплексному подходу, кураторству со стороны государства, проект быстро запустили в работу».



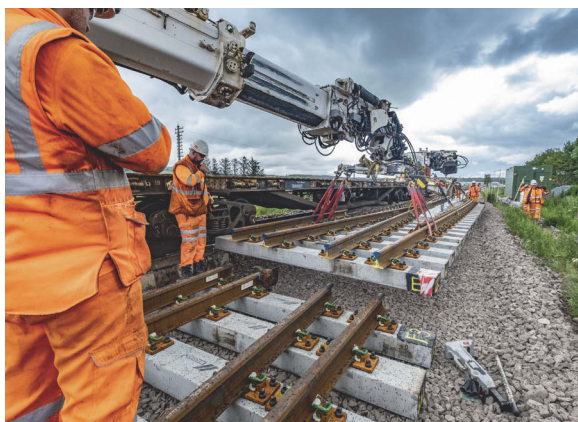
уникальный проект, который будет реализован на базе российских разработок. «Мы думали, что сложнее строительства Восточного полигона ничего не может быть, но сегодня мы обсуждаем гораздо более сложный инфраструктурный проект ВСМ. Понятно, что надо готовиться к новым вызовам. Для нас это самый сложный проект, крайне амбициозная технологическая задача, — заявил Крапивин в ходе сессии на Петербургском форуме. — Это первая безбалластная ВСМ в РФ, то есть наверху самого полотна и эстакад будет лежать железобетонная плита с интегрированным рельсом. Два года назад мы начали изучать и развивать технологию, вложили в ее разработку около миллиарда рублей — верили, что проект ВСМ будет. И с гордостью можем сказать, что безбалластная плита на колее 1520, которая соответствует всем международным требованиям, — это полностью российская разработка с полной локализацией на территории РФ».

Чтобы реализовать задуманное, инженерами ГК «Нацпроектстрой» придется создать разветвленную дорогостоящую производственную базу по всей длине ВСМ. Как пояснил генеральный директор компании, ВСМ «Москва – Санкт-Петербург» на 70% будет уложена на земляное полотно, остальное — это эстакады, итого 180 км искусственных сооружений.

Специалистов будут готовить в недавно созданной Академии высокоскоростного движения, она уже работает на базе Российского университета транспорта (РУТ) и имеет статус высшей инженерной школы. В Академию можно перейти после трех лет базового обучения в университете, а далее последует специализация под новые программы, разработанные специально под проект ВСМ

Один вызов за другим

Чтобы обеспечить гигантскую стройку, задействуют мостоотряды по всей стране, для производства безбалластных железобетонных плит, на которые будут укладывать рельсы, построят два завода в Новгородской и Тверской областях, суммарный объем инвестиций в них составит более 15 млрд рублей, они должны заработать уже в следующем году. Еще одна технологическая особенность проекта — все эстакады будут держаться на коробчатых железобетонных балках, каждая длиной 32 м, весом более 700 тонн, ранее в РФ подобные не производили. Конструктив

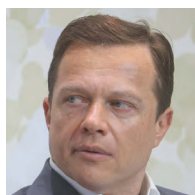


балок был разработан специально под ВСМ. Опоры такого веса невозможно перевозить по ж/д-путям и автомобильным дорогам общего пользования, поэтому их будут производить на десяти специально организованных промполигонах, расположенных по всей длине трассы, по плану они должны заработать меньше чем через год. Глава ГК «Нацпроектстрой» Алексей Крапивин добавляет, что управляться движение также будет полностью российским оборудованием, отечественной будет и контактная сеть для ВСМ.

Много денег — высокие риски

Социально-экономические эффекты от ввода в строй высокоскоростной магистрали давно посчитаны. Участие частных инвесторов подтверждает, что они верят в его финансовую успешность. «Через десять лет после начала функционирования начнется стабильная окупаемость, еще через десять лет проект должен выйти на прибыль», — конкретизирует финансовые показатели проекта первый заместитель председателя правления ПАО «Сбербанк» Александр Ведяхин. Именно СБЕРу поручили аккумулировать финансовые ресурсы под проект. Само только администрирование процесса, не говоря уже про поиск партнеров и достижение взаимных договоренностей, потребовали от банковского синдиката колоссальных усилий. В СБЕРЕ приводят весьма красноречивую статистику: кредитная документация проекта насчитывает 10 тысяч бумажных листов, под документами потребовалось проставить тысячу подписей, и это действительно самая большая концессия в РФ по всем параметрам. «Ни у одного банка нет такого норматива достаточности, чтобы выдать столько денег, это высокая концентрация рисков, поэтому делаем все в партнерстве. Дорог будет несколько, поэтому наш синдикат предстоит увеличивать», — добавляет господин Ведяхин.

МОСКВА ЖДЕТ И ГОТОВИТСЯ



**МАКСИМ
ЛИКСУТОВ**

Заместитель мэра
Москвы



**Важный
вопрос —
интеграция ВСМ
в транспортную**

**инфраструктуру Москвы,
будем вводить поэтапно
четыре остановки в
Москве, для этого уже
начали реконструкцию
Ленинградского вокзала,**

**далее — Рижская, Петровско-Разумовская
и Алабушево в Зеленограде».**

Как нельзя кстати

Строительство ВСМ существенно разгрузит железнодорожную сеть в стране, и это крайне важный экономический эффект, который позволит РЖД высвободить провозную мощность, которой так не хватает сегодня грузоотправителям. По статистике железнодорожного монополиста, 80% грузов в РФ перевозятся по ж/д-путям. Несмотря на то, что Россия давно является одной из ведущих железнодорожных держав, в которой протяженность путей составляет 87 тысяч километров, организация движения по ним везде совмещенная: по одним и тем же путям везут и грузы, и пассажиров. Поэтому приходится постоянно останавливать один состав, чтобы пропустить другой, и поезда теряют на простоях много времени. Как говорит генеральный директор — председатель правления ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозёров, один пассажирский поезд снимает с путей три грузовых и приводит в пример действующую скоростную магистраль между Москвой и Санкт-Петербургом, по которой идут «Сапсаны», — грузовые составы здесь уже не ездят. Чтобы обеспечить скорость движения по этой ветке, для грузовых перевозок пришлось проработать иной маршрут, в результате удалось увеличить объемы провоза, но путь стал длиннее. Олег Белозеров подчеркивает, что все провозные способности исчерпаны, не будь принято решение по ВСМ, в ближайшей перспективе РЖД пришлось бы строить новую грузовую линию, чтобы расширить узкие места в Центральной России. Строительство ВСМ снимает остроу проблему. По словам главы РЖД, после ее запуска объем грузоперевозки увеличится на 30 млн тонн в год. Кроме того, это существенная экономия средств монополии, ее оценивают в 600 млрд рублей, столько пришлось бы вложить в развитие новой грузовой инфраструктуры. После ввода ВСМ существенно увеличится провоз по

ПЕРВАЯ В СВОЕМ РОДЕ



**АЛЕКСЕЙ
КРАПИВИН**

Генеральный директор
ГК «Нацпроектстрой»



**Мы думали,
что сложнее
строительства
Восточного**

**полигона ничего
не может быть, но
сегодня мы обсуждаем
гораздо более сложный
инфраструктурный
проект ВСМ. Понятно,**

**что надо готовиться к новым вызовам.
Для нас это самый сложный проект,
крайне амбициозная технологическая
задача. Это первая безбалластная ВСМ
в РФ, то есть наверху самого полотна и
эстакад будет лежать железобетонная
плита с интегрированным рельсом.
Два года назад мы начали изучать
и развивать технологию, вложили
около миллиарда рублей — верили,
что проект ВСМ будет. И с гордостью
можем сказать, что безбалластная плита
на колее 1520, которая соответствует
всем международным требованиям, —
это полностью российская разработка
с полной локализацией на территории
РФ».**

ж/д-путям в сторону Мурманского транспортного узла и далее в Арктику. Развитие арктических регионов и Северного морского пути требует все больших провозных мощностей, а они и так уже перегружены, и РЖД крайне необходимо высвобождать пути, поэтому проект ВСМ как нельзя кстати. В среднем после запуска пассажирского

движения по всем пяти магистралям на них удастся «пересадить» половину от текущего пассажиропотока.

Как ВСМ меняет жизнь

Но главными бенефициарами запуска высокоскоростных магистралей, по общему экспертному мнению, станут пассажиры, в том числе жители малых городов, через которые проложат ВСМ. На территории Новгородской области будет две станции — на Валдае и в столице региона Великом Новгороде. Туристический поток сюда постоянно растет, запуск «Белых кречетов» станет новым стимулом. Врио губернатора Новгородской области Александр Дронов говорит, что регион уже получает заметный экономический эффект — на полях ПМЭФ-2025 он подписал соглашение о строительстве завода по производству железобетонных плит для ВСМ. «Для нас это новые рабочие места, развитие малого и среднего бизнеса, капиталовложение в инфраструктуру региона, и жители почувствуют этот эффект уже на этапе строительства», — добавил Дронов.

Проект увеличит подвижность населения, активизирует трудовую миграцию между регионами, через которые пройдут высокоскоростные магистрали. Интервал движения поездов по ВСМ должен составлять 15 минут. Заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта и промышленно-

сти Максим Ликсутов уверен, что сокращение времени в пути между Москвой и городами, которые охватит ВСМ, изменит подход компаний к аренде офисов — многие предпочтут открывать их не в Москве, а там, где дешевле, ведь транспортное плечо не будет играть столь заметной роли. Открытие высокоскоростного движения существенно перекроит логистическую карту многих производителей, в жизни городов, попадающих в поле действия проекта, изменится многое. Москва также намерена извлечь дополнительную пользу из проекта — за счет высвободившихся мощностей в мэрии планируют добавить электрички пригородного сообщения. «Важный вопрос — интеграция ВСМ в транспортную инфраструктуру Москвы, — рассказал на ПМЭФ-2025 Максим Ликсутов, — будем вводить поэтапно четыре останки в Москве, для этого уже начали реконструкцию Ленинградского вокзала, далее — Рижская, Петровско-Разумовская и Алабушево в Зеленограде».

Первый набор

Москва не зря готовится заранее, подобные масштабные проекты требуют одновременного решения многих сложнейших задач. Одна из них — обеспечить высокоскоростные магистрали персоналом, его подготовка займет несколько лет. Специалистов будут готовить в недавно



По статистике железнодорожного монополиста, 80% грузов в РФ перевозятся по ж/д-путям. И, несмотря на то, что Россия давно является одной из ведущих железнодорожных держав, в которой протяженность путей составляет 87 тысяч км, организация движения по ним везде совмещенная: по одним и тем же путям везут и грузы, и пассажиров. Поэтому приходится постоянно останавливать один состав, чтобы пропустить другой, и поезда теряют на простоях много времени.



созданной Академии высокоскоростного движения, она уже работает на базе Российского университета транспорта (РУТ) и имеет статус высшей инженерной школы. В Академию можно перейти после трех лет базового обучения в университете, а далее последует специализация под новые программы, разработанные специально под проект ВСМ. Первый набор в Академию прошел в 2024 году, подготовку специалистов ведут по трём направлениям: строительство, конструирование подвижного состава и железнодорожная автоматика, телемеханика и связь. Первый выпуск 60 студентов уже в будущем году. По словам министра транспорта РФ Романа Старовойта, до 2028 года, когда должен состояться запуск движения по первой ветке ВСМ «Москва – Санкт-Петербург», Академия подготовит 500 человек. Ее эксперты разработали программу повышения квалификации «Управление проектом ВСМ», в основе — экономическая игра под названием «Концессионер ВСМ», которая, по заверению разработчиков, получилась посложнее знаменитой «Монополии». Участникам придется учиться эффективно управлять инфраструктурой, конструировать, производить или приобретать подвижной состав, считать эксплуатационные расходы — все это необходимо управленцу, который будет организовывать работу ВСМ. Помимо подготовки специалистов, инженеры Академии высокоскоростного движения помогают с реализацией ряда задач по самому проекту ВСМ. Например, здесь работают над созданием цифрового двойника инфраструктуры ВСМ — она потребуется для высокоточного строительства магистралей, а также разрабатывают сервисы, необходимые для обслуживания пассажиров.

Без права на ошибки

Работу инженеров-проектировщиков существенно осложняет отсутствие испы-

Уже решена задача по созданию двухсистемного тягового привода, который необходим для эксплуатации в смешанном режиме — по сетям постоянного и переменного тока. Ранее в РФ таких разработок не было, теперь благодаря ВСМ появились. Производителей высокоскоростных поездов во всем мире по пальцам одной руки можно пересчитать, и все они обмениваются опытом, но уральские машиностроители ставят себе задачу добиться максимальной локализации производства

тательного полигона и хоть какого-либо опыта по столь сложной тематике. Все участники проекта, безусловно, многим рискуют, отчетливо понимая, что у них нет права на ошибки и сомнения, но без них в проектах такого уровня сложности не обойтись. Подгоняемые жесточайшими сроками и повышенными требованиями, исполнители стараются крайне аккуратно комментировать сложности, с которыми сталкиваются по мере продвижения к цели. Но даже из тех скупых комментариев, которые так или иначе просачиваются в публичное поле, можно делать однозначные выводы: риски по проекту запредельные, ставки крайне высоки. Всем, кто подписался, никак нельзя ударить в грязь лицом, и поневоле приходят на ум самые грандиозные проекты, которые когда-то были реализованы на пространных бывшего СССР. Ни один из них, будь то БАМ, Транссиб или любые другие «стройки века», не дался легче. В итоге вопрос всегда лишь в цене, за которой у нас не принято стоять.

ФБЖ



РЖД — НА ПАУЗЕ:

ПРОГНОЗЫ НА РОСТ НЕ СБЫВАЮТСЯ

Железная дорога — весьма чувствительный барометр всей экономики в целом; если верить его показаниям, самочувствие у бизнеса неважное. И об этом невозможно молчать, в управленческих верхах ОАО «Российские железные дороги» и не стали. Один из топ-менеджеров компании на полях Петербургского экономического форума подробно рассказал о том, какие тренды вынудили руководство РЖД существенно сократить объем инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры на текущий год. Заместитель генерального директора компании Андрей Макаров пояснил логику принятия непопулярного решения тем, что еще в конце прошлого года было зафиксировано падение объемов грузоперевозки по железной дороге. Но что-то здесь не сходится: на момент принятия инвестпрограммы (конец 2024 года) Российские железные дороги прогнозировали рост объемов погрузки и повышение доходности грузовых перевозок в 2025-ом. Так если ожидался рост, зачем пускать под нож инвестиции в развитие?

О сокращении инвестиций на 40% стало известно еще в декабре прошлого года, когда Совет директоров РЖД принял инвестпрограмму на 2025 год в объеме 890,9 млрд рублей вместо обсуждавшихся ранее 1,3 трлн рублей.

Расчет может быть неверным?

Вероятно, все дело в ошибочных прогнозах и неоправдавшихся ожиданиях, на которые опирались в компании. На Транспортной неде-

ле глава РЖД Олег Белозеров заявлял прессе, что в 2025 году монополист получит прирост погрузки в 5%. Эта цифра и легла в основу финансового плана РЖД на текущий год — прошла его половина, надежда еще остается. Ожидается, что на 2,3% увеличится провоз каменного на экспорт и твердого топлива внутри РФ. Помимо этого, в прогнозе РЖД говорилось о росте спроса на перевозки нефтяных грузов на +4,7%, продукции горно-металлургического сектора (черных металлов и руды — на 12,9

и 2,7% соответственно) и АПК: минеральных удобрений — на 8,1%, «хлебных» грузов — на 4,1%, еще по чуть-чуть должны добавить лес и стройматериалы. Заметного роста по окончании года финансисты РЖД ожидают по погрузке контейнеров (+ 11,2%). В итоге в компании планируют выйти на рост дохода от грузовых перевозок до 2,8 трлн рублей (+20,8%).

Пока позитивные прогнозы, заложенные в финансовом плане РЖД, не сбываются. Заместитель генерального директора компании Андрей Макаров на полях ПМЭФ-2025 заявил, что к июню объемы погрузки на железной дороге сократились на 8%. К маю объемы упали до 7,3% — похоже на тенденцию.

Для поддержания «штанов»

В этих обстоятельствах вряд ли уместно говорить о развитии инфраструктуры, и в инвестпрограмме на текущий год ставку сделали скорее на поддержание в надлежащем состоянии того, что имеется. Так, в официальном заявлении компании было указано, что основная часть средств инвестпрограммы (298,5 млрд рублей) пойдет на ремонт и замену путей, модернизацию устройств автоматики, электроснабжения, развитие пассажирского комплекса и мероприятия по транспортной безопасности. Еще 120,8 млрд РЖД собирались потратить на закупку новых локомотивов, при этом 6,9 млрд из этой суммы — государственные средства. 46 млрд были запланированы на проектирование ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом.

Кого урезали?

Уже в декабре стало известно, какие проекты пошли под нож. Существенно урезали инвестиции в развитие железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского бассейна. В 2024 году в их развитие вложили 45,1 млрд, в текущем всего 9 млрд руб. Пострадал и Северо-Западный бассейн, инвестиции в который сократились в два с половиной раза по сравнению с предыдущим годом. Общий итог таков: 2024 году РЖД построили объектов на

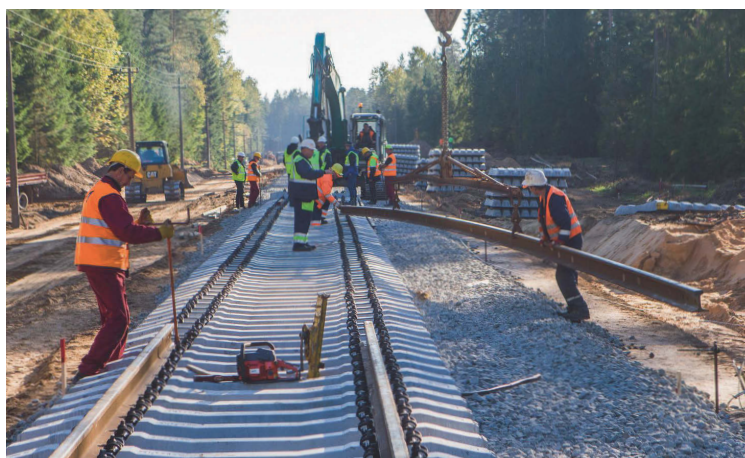
730 млрд рублей, в этом году объем стройки оценивается в 300 млрд рублей.

На Петербургском экономическом форуме заместитель генерального директора ОАО «Российские железные дороги» Андрей Макаров рассказал и о других знаковых инфраструктурных проектах, которые пришлось свернуть в текущем году,

46

МЛРД РУБЛЕЙ

были запланированы на проектирование ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом (данные из инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2025 год)



В этих обстоятельствах вряд ли уместно говорить о развитии инфраструктуры, и в инвестпрограмме на текущий год ставку сделали, скорее, на поддержание в надлежащем состоянии того, что имеется. Так, в официальном заявлении компании было указано, что основная часть средств инвестпрограммы (298,5 млрд руб.), пойдет на ремонт и замену путей, модернизацию устройств автоматики, электроснабжения, развитие пассажирского комплекса и мероприятия по транспортной безопасности

среди них — Восточный полигон. Согласно цифрам, приведенным Макаровым, в 2024-ом здесь были задействованы 36 тысяч строителей, в этом — чуть больше шести тысяч. Объем выполненных работ по БАМу, Транссибу и Красноярской железной дороге за прошлый год оценивается в 400 млрд рублей. В этом году цифра в четыре раза меньше. «Мы открыли движение везде, где были должны, но, по сути, это временная эксплуатация, позже нам придется доделать определенный комплекс работ. Получается, что ввод в постоянную эксплуатацию откладывается. И мы свернули проект третьего этапа развития Восточного полигона — на первые работы мы должны были выйти еще в начале года, все сдвигается минимум на год, но мы видим, что реально сдвигка будет года на два. Не строя инфраструктуру дальше, мы начинаем подтормаживать перевозку грузов», — сказал на ПМЭФ-2025 заместитель генерального директора ОАО «Российские железные дороги» Андрей Макаров.

7,3%

**СОСТАВИЛО
ПАДЕНИЕ**

погрузки за январь – май
2025 года на мощностях
РЖД — данные содержатся
в официальном релизе
компаний.

-29,1%

**ПАДЕНИЕ ОБЪЕМОВ
ПОГРУЗКИ ЧЕРНЫХ
МЕТАЛЛОВ**

-19,4%

**ПАДЕНИЕ ВНУТРИ-
РОССИЙСКИХ
ПЕРЕВОЗОК
СТРОИТЕЛЬНЫХ
ГРУЗОВ**

-8,9%

**ПАДЕНИЕ ПО
ОТГРУЗКЕ НЕФТЯНЫХ
ГРУЗОВ**

Отложили в долгий ящик

Хуже всего то, что реализация третьего этапа развития Восточного полигона откладывается как минимум на год или два, считает Макаров. Между тем у правительства были большие надежды и много амбиций по этому проекту. Вице-премьер РФ Виталий Савельев рассказывал прессе, что в третий этап модернизации полигона войдут 24 участка путей. Среди прочего было запланировано строительство вторых Северомуйского, Кодарского и Кузнецовского тоннелей и моста через Амур,



обхода Хабаровского транспортного узла, расширение Находкинского транспортного узла, укладка вторых главных путей на отдельных участках БАМа. По окончании работ третьего этапа рост пропускной способности Восточного полигона к 2030 году должен достичь 210 млн тонн.

Очевидно, что с таким объемом задач собственными финансовыми ресурсами ОАО «РЖД» точно не справиться даже с учетом беспрецедентного, сразу на 13,8%, роста тарифов на грузоперевозки, который случился с 1 декабря 2024 года. По расчетам железных дорог, одна только тарифная индексация должна добавить к бюджету компании на 2025 год 307 млрд рублей. Помимо этого, были приняты дополнительные тарифные решения, которые сократили так называемые «избыточные преференции» (формулировка из официального сообщения РЖД) для контейнерных перевозок, перевозок стройгрузов и порожнего пробега полувагонов и платформ — все это должно добавить холдингу еще 45,6 млрд руб.

В борьбе за эффективность

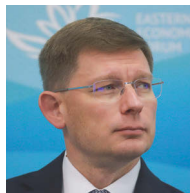
Отменяя преференции, Российские железные дороги пытаются повысить собственную эффективность, в том числе увеличить оборачиваемость вагонов и сократить время их простоев. Параллельно с этими задачами РЖД приходится увеличивать расходы на персонал. Так, согласно той же инвестпрограмме, в 2025 году планировалось расширить штат на 4,6 тысяч человек. Чтобы преодолеть кадровый дефицит, еще в 2024 в компании проиндексировали ставки по оплате труда — на 15–20% в зависимости от подразделения. И тем не



менее зарплаты в ОАО «РЖД» остаются не столь привлекательными, закрыть кадровые бреши все равно не получается. В математике монополиста многое не сходится. На том же Петербургском форуме заместитель генерального директора Андрей Макаров заявлял, что до нынешнего года компания инвестировала в развитие инфраструктуры исключительно собственные средства. Очевидно, что в случае с инфраструктурными проектами всероссийского масштаба речь идет о софинансировании, без участия госбюджета их не реализовать, и еще в 2023 году Андрей Макаров прямо заявлял, что в РЖД рассчитывают на средства Фонда национального благосостояния, которые позволят приступить к третьему этапу расширения Восточного полигона. В конце июня стало известно, что наблюдательный совет ВЭБ.РФ одобрил выделение 500 млрд руб. на строительство дублеров трех тоннелей и моста через Амур. Еще более 500 млрд рублей на эти цели предоставят коммерческие банки. А вот РЖД свою часть работы снова отложили. Эксперты объясняют это тем, что в руководстве железнодорожной компании сомневаются в окупаемости инвестиций в дальнейшее развитие Восточного полигона, а именно эта схема возврата заложена в паспорт проекта. Между тем само по себе строительство тоннелей без остальной железнодорожной инфраструктуры не даст прогнозируемого экономического эффекта. С расширением железнодорожных провозных мощностей на Восток в РЖД тянут не первый год, и уже сейчас понятно, что к своей части работ железнодорожники не приступят и в 2026 году, по крайней мере, не на собственные средства.

ФБЖ

ЗАПУСТИЛИ, НО НЕ ДОДЕЛАЛИ



**АНДРЕЙ
МАКАРОВ**

Заместитель
генерального
директора ОАО
«Российские железные
дороги»



**Мы открыли
движение
везде, где были
должны, но, по**

**сути, это временная
эксплуатация, позже
нам придется доделать
определенный комплекс
работ. Получается,
что ввод в постоянную
эксплуатацию
откладывается. И мы**

**свернули проект третьего этапа развития
Восточного полигона — на первые работы
мы должны были выйти еще в начале
года, все сдвигается минимум на год, но
мы видим, что реально сдвижка будет
года на два. Не строя инфраструктуру
дальше, мы начинаем подтормаживать
перевозку грузов».**

**Отменяя преференции, Российские
железные дороги пытаются повысить
собственную эффективность, в том
числе увеличить оборачиваемость
вагонов и сократить время их простоев.
Параллельно с этими задачами РЖД
приходится увеличивать расходы
на персонал. Так, согласно той
же инвестпрограмме, в 2025 году
планировалось расширить штат на 4,6
тысяч человек**

ПОЛИТИКА «ОТМЕНЫ» ВСЕГО РУССКОГО УЖЕ ТЕРПИТ КРАХ

С начала года российское кино переживает одну из самых мощных волн интереса со стороны мировой киноиндустрии за последние несколько непростых лет политики «отмены» русской культуры в целом. Успех оscarоносной «Аноры» спровоцировал новый виток повышенного внимания к аудиовизуальному контенту, так или иначе связанному с Россией. Искусство вновь взяло верх над политикой, и вот уже российскому актёру Юре Борисову предлагают войти в состав Американской академии кинематографических искусств и наук. Между тем российские мультфильмы и даже сериалы по-прежнему активно продаются на международных рынках. Просадка по объемам выручки в связи с санкционными ограничениями, конечно, случилась, но продажи контента для больших экранов, зарубежных телеканалов и онлайн-площадок не останавливались, разве что каналы сбыта немного изменились.

По факту так было всегда, с тех пор, как в июне 1924 года Совнарком РСФСР учредил акционерное общество «Совкино» для производства и проката кинофильмов на территории страны и за рубежом. В 1945

году структуру реорганизовали во Всесоюзное объединение по экспорту и импорту кинофильмов «Совэкспортфильм». Его правопреемником стало РОСКИНО, которое, помимо популяризации российского кино за рубежом, выполняет также функцию по поддержке отечественных экспортеров контента, возмещая затраты на участие российских компаний в международных кинорынках и других отраслевых мероприя-

тиях. Компания организует фестивали российского кино по всему миру и бизнес-миссии на международных байерских площадках (кинорынках), где продают и покупают кино, мультфильмы и сериалы со всего мира. Там, где это возможно, Россия участвует в них с отдельным стендом, представляя лучшие продукты киноиндустрии. О том, как политика «отмены» всего русского сказалась на экспорте кинотеатрального контента, и что такое рибейты, которые предлагают российские региональные бюджеты иностранным кинокомпаниям, мы спросили у генерального директора РОСКИНО Эльзы Антоновой. А заодно с удивлением узнали, что российские хорроры бьют рекорды продаж в ряде стран, а некоторые российские сериалы планируют переснимать на собственный лад в Болливуде.

БОЛЕЕ

4,5

МЛН ДОЛЛАРОВ

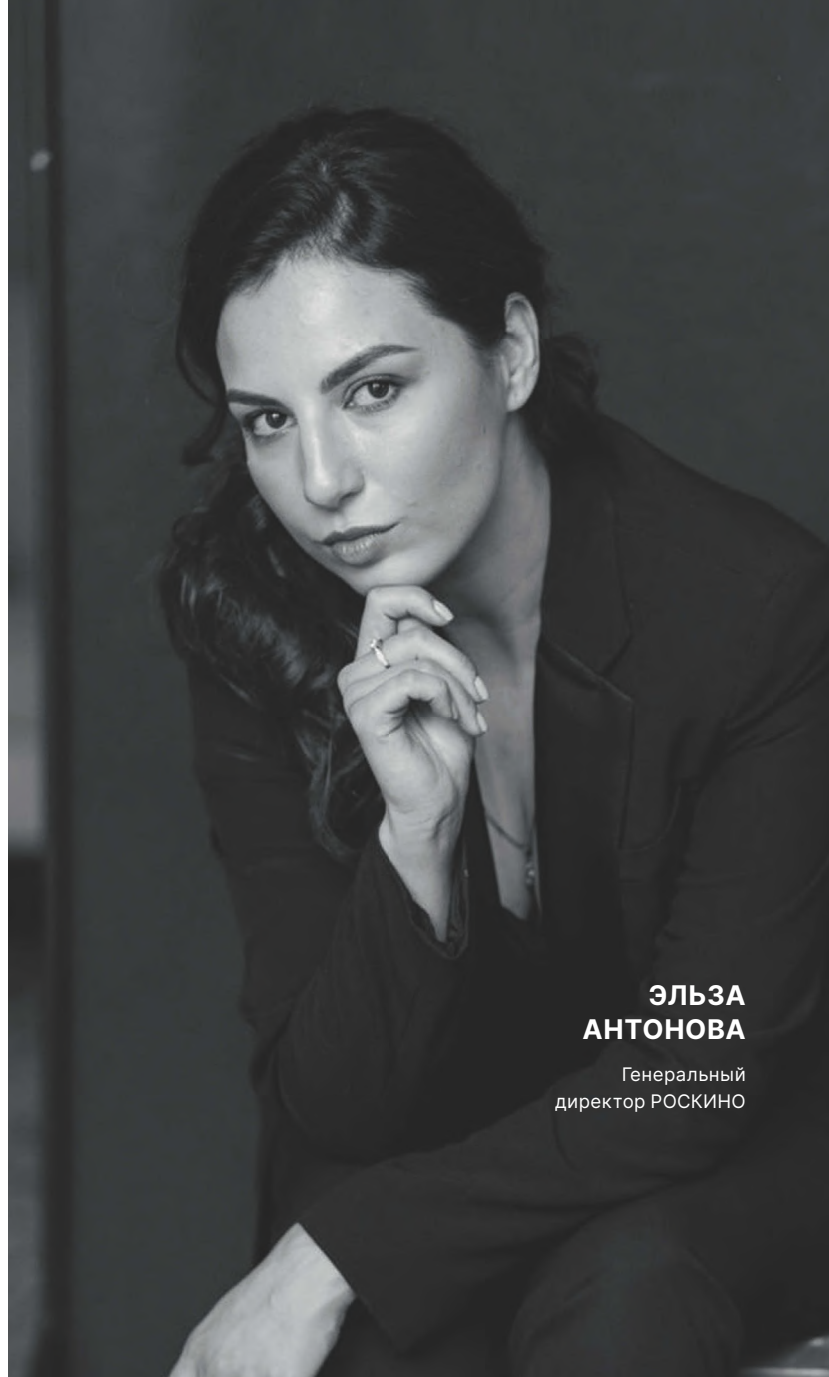
собрал в 2019 году в международном прокате фильм «Русалка. Озеро мертвых» режиссера Святослава Подгаевского, большая часть сборов пришлась на Мексику, Бразилию и Колумбию.

— По данным издания «Бюллетень кинопрокатчика», в 2024 году российские фильмы в иностранном прокате собрали \$16,6 млн, что меньше на \$1 млн зрителей 2023 года и на \$0,4 млн меньше выручки 2022 года. С чем связано падение? Каковы прогнозы по сборам за рубежом на текущий год? Какие экспортные продукты в 2025 будут лидерами, на ваш взгляд, на международных рынках?

— Прежде всего, хочу подчеркнуть, что экспорт российского кино не ограничивается только прокатом для больших экранов, который учтен в приведенных вами данных. Российские фильмы и сериалы покупают также зарубежные телеканалы и онлайн-платформы. Что касается именно кинотеатральных сборов, они зависят от целого ряда факторов. В частности, в 2024 году их некоторое снижение можно объяснить тем, что новых российских анимационных фильмов в зарубежных кинотеатрах было не так много, а ведь именно анимация в последние годы была лидером нашего киноэкспорта.

Также важно учитывать, что в зависимости от страны фильмам требуется разное время, чтобы попасть в широкий кинопрокат. К примеру, чтобы выйти в прокат в КНР, иностранный фильм должен пройти проверку госорганами КНР и получить разрешение на показ. Это небыстрый процесс, но при этом именно на китайском рынке картина может собрать хорошую кассу в силу объема рынка. Также имеет значение цикл кинопроизводства: некоторые российские крупные проекты, «фильмы-события», которые в 2024 году только готовились к выпуску, начали появляться на зарубежных рынках лишь в 2025 году.

О прогнозах по сборам за этот год говорить пока преждевременно, но могу сказать, что в российской киноиндустрии сейчас сразу несколько проектов с экспортным потенциалом. В первом квартале хорошо показал себя на внешних рынках наш новый сказочный хит «Волшебник Изумрудного города», собравший более одного миллиона



**ЭЛЬЗА
АНТОНОВА**

Генеральный
директор РОСКИНО

долларов. Надеемся на хорошую «кассу» в Китае совместного российско-китайского приключенческого детектива «Красный шелк», который выйдет в кинопрокат Поднебесной в сентябре. Кроме того, есть хорошие новости и «по следам» прошедшего в мае Каннского кинорынка: по фильму «Красный шелк» близки к финалу договоренности о прокате в Сербии, Южной Корее, Испании и Северной Америке. Ну и, конечно, рассчитываем на успех российских мультфильмов!

— Китай по-прежнему остаётся одним из самых значимых рынков для производителей контента из РФ. Совокупность каких факторов определяет этот спрос на российский контент в КНР?

— В Китае помнят и любят советский кинематограф, и это сыграло свою роль в интересе к современным российским фильмам. Особенно, когда картина «попадает» в аудиторию, представляя жанр, востребованный зрителем, например, спортивная драма. Картина «Движение вверх» о победе сборной СССР на Олимпиаде-1972 заработала в 2019 году в КНР 13 млн долларов, это больше, чем какая-либо другая российская картина за всю историю, и этот рекорд до сих пор не побит. Более того, китайские кинематографисты настолько вдохновились этой историей, что сняли в 2023 году свою картину «Китайский пинг-понг: отпор из тупика» про путь к победе китайской мужской сборной по настольному теннису на Чемпионате мира.

Любят в Китае и нашу анимацию: за последние три года российские анимационные компании совершили немало успешных сделок, причем речь

идет не только о дистрибуции, но и совместном производстве.

Продвижению российского кино- и анимационного контента на международный рынок способствуют форматы, которые предлагает производителям РОСКИНО: мы представляем российскую киноиндустрию на международных кинорынках на отдельном стенде, а также возмещаем средства за самостоятельное участие компаний в крупных индустриальных мероприятиях. Например, недавно в Шанхае завершился один из крупнейших азиатских кинорынков Shanghai International Film&TV Market. На нашем стенде были представлены пятнадцать российских кинокомпаний, было много переговоров, и, конечно, мы рассчитываем на новые сделки с китайскими партнерами.

— Думаю, что большинство читателей удивятся, узнав, что вторым после КНР приоритетным направлением для экспорта российского контента стала Мексика, на третьей позиции — Бразилия. Каковы предпосылки к такому результату?

— На самом деле, ничего удивительно: уже на протяжении последних пяти лет Мексика входит в тройку крупнейших зарубежных рынков по сборам российского киноэкспорта. Во многом это связано с популярно-

БОЛЕЕ

1

МЛН ДОЛЛАРОВ

в первом квартале текущего года в зарубежном прокате собрал фильм «Волшебник Изумрудного города», а это 40% от общей выручки российского киноэкспорта за указанный период.



стью в Латинской Америке российских хорроров и триллеров. Возможно, в самой России жанр не очень востребованный, но в Латинской Америке в силу культурологических особенностей «ужастики», мистические хорроры пользуются огромной популярностью. К примеру, фильм «Русалка. Озеро мертвых» режиссера Святослава Подгаевского собрал в 2019 году в международном прокате более \$4,5 млн, и большая часть сборов пришлось именно на Мексику, Бразилию и Колумбию. В Колумбии в первый уикенд он даже обошел фильм «Начни сначала» с Дженифер Лопес в главной роли и «Стекло» М. Найта Шьямалана. Ну и, конечно, латиноамериканский зритель любит наши мультфильмы. В 2024 году именно они собрали на рынках Мексики и Бразилии свыше 1,8 млн долларов. В лидерах там всеми любимый сериал «Маша и медведь», полнометражные фильмы «Снежная королева. Разморозка», «Великолепная пятёрка», «Кощей. Начало».

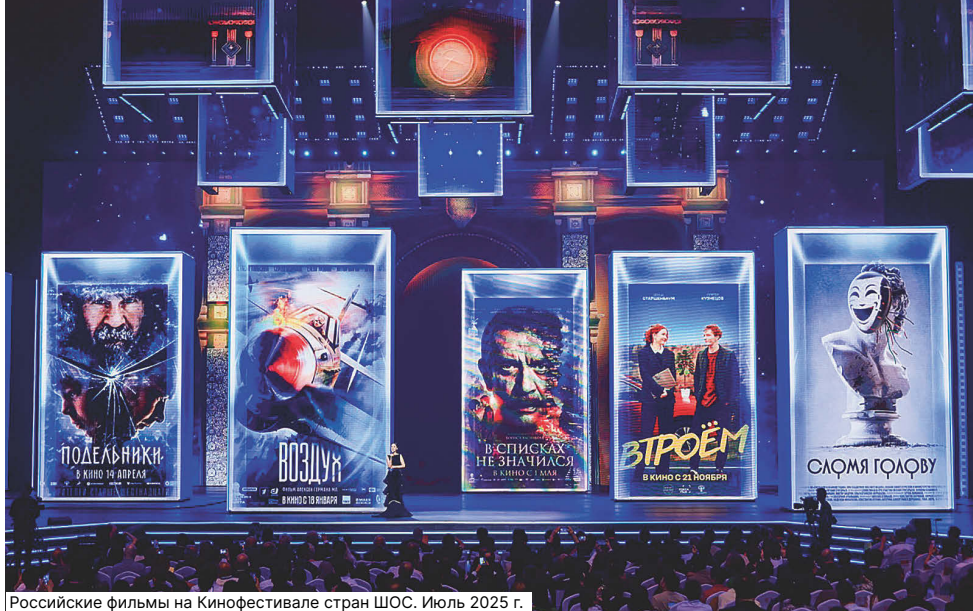
— Да, у российской анимации традиционно сильны позиции на экспортных рынках, хотя, казалось бы, искать путь к сердцу ребенка всегда непросто. На чем сегодня основывается этот успех, ведь страны все чаще предпочитают продвигать национальную культуру?

— Анимация — как раз тот жанр, который объединяет страны. Один из секретов успеха наших мультфильмов по всему миру — это приверженность общечеловеческим фундаментальным ценностям: семья, друж-

ба, доброта, взаимоподдержка. Кроме того, российские мультфильмы несут в себе и элементы образования: где-то в плане обучения социальному взаимодействию на примере героев и ситуаций, а где-то и учат вполне конкретным вещам: географии, математике, физике и так далее, пробуждая с малых лет интерес к окружающему миру и наукам.

— В каких сегментах вы видите максимальный потенциал для роста российского киноэкспорта, скажем, российские сериалы обладают им?

— Хочу сказать, что наши сериалы не только обладают потенциалом для экспорта, еще несколько лет назад они стали настоящим феноменом на международной арене. В 2019 году Россия даже входила в десятку ведущих мировых экспортеров сериалов



Российские фильмы на Кинофестивале стран ШОС. Июль 2025 г.

« Политика «отмены» всего русского уже терпит крах: культуру «отменить» невозможно, и мы ощущаем это по реакции и диалогам с европейскими зрителями, когда проводим там Фестивали российского кино. Те же настроения и у европейских дистрибьюторов, представителей телеканалов и платформ, с которыми мы ведем коммуникацию на кинорынках. Вы упомянули Францию — да, действительно, фестивали во Франции мы проводили два года подряд, в 2023 и 2024 годах, сразу в нескольких городах, и всегда были полные залы.

(по данным международной исследовательской компании The Wit). Можно вспомнить успехи таких проектов, как «Лучше, чем люди» и «Эпидемия» на Netflix, или «Перевал Дятлова», который в 2022 году попал в топ-4 самых просматриваемых шоу по итогам года на американской онлайн-платформе Toris. Конечно, сейчас продажи сериалов осуществляются не в тех объемах, что ранее, но они есть. Могу привести совсем недавние примеры, о которых рассказывали сами экспортеры: по итогам прошедшего Каннского кинорынка сериал «Тайны Карениной» был продан для показа на Amazon, а на прошедшем саммите аудиовизуальных и развлекательных технологий WAVES в Индии обсуждалась адаптация популярного сериала «Ивановы-Ивановы» для показа на одном из ключевых индийских телеканалов. Кстати, для Индии эта модель довольно характерна: они готовы покупать проекты как форматы,

адаптировать под свои культурные реалии и снимать со своими звездами, которых они боготворят. Это всего несколько свежих примеров, о которых стало известно после недавних индустриальных мероприятий, где зарубежным покупателям был представлен наш контент. Конечно, сделок гораздо больше. В целом российские исторические, мелодраматические сериалы востребованы на телеканалах и платформах стран Ближнего Востока, Северной Африки, Азии, есть продажи в Европу и США.

— Чего не хватает российским производителям контента больше всего для успешной продажи на экспорт, каких компетенций? Чем ограничены их возможности?

— Скорее, здесь уместно говорить именно об ограничении возможностей. Один из главных инструментов продаж контента — это участие в международных кинорынках. После 2022 года ряд крупных кинорынков, особенно европейских и американских, оказался закрыт для российских экспортеров. Где-то готовы принимать только индивидуальных игроков, но не объединенный стенд под эгидой государственной компании, которой является РОСКИНО. Конечно, компании стали переориентироваться на другие направления: Азию, регион MENA. Мы как оператор по международному продвижению также стараемся поддерживать наших производителей аудиовизуального контента и внедряем новые инициативы для



Фестиваль китайского кино в России. Май 2025 г.



Также важно учитывать, что в зависимости от страны фильмам требуется разное время, чтобы попасть в широкий кинопрокат. К примеру, чтобы выйти в прокат в КНР, иностранный фильм должен пройти проверку госорганами КНР и получить разрешение на показ. Это небыстрый процесс, но при этом именно на китайском рынке картина может собрать хорошую кассу в силу объема рынка



Фестиваль сербского кино в России. 2024 г.



Фестиваль российского кино. Казахстан, 2025 г.

повышения продаж за рубежом. В частности, в прошлом году начали проводить отборы компаний на возмещение или обеспечение части расходов (до 70%) за самостоятельное участие представителей киноиндустрии в кинорынках по всему миру. Благодаря такой мере наши компании смогли представить свои проекты на кинорынках Франции, Германии, США и др. Наряду с этим РОСКИНО продолжает организовывать и собственные стенды на крупнейших азиатских и ближневосточных площадках. Я уже упомянула кинорынок в Шанхае, также в 2025 году запланировано участие в японском рынке контента DFCOM, Дубайском международном рынке контента DICM и еще в одном китайском мероприятии — выставке лицензирования China Licensing Expo, а также на Eurasian Film Market в Казахстане.

— Какой контент востребован на экспортных рынках, где РФ уже присутствует?

— Если говорить о глобальном интересе, то это российская анимация. Также мы видим спрос на масштабные сказочные проекты: права на показ «Волшебника Изумрудного города» приобрели более 80 стран мира, а новый проект «Буратино», который выйдет на российские экраны в начале 2026 года, уже планируют закупить страны Латинской Америки, Испания, США,

регион MENA и Болгария. Опять же, если мы говорим не только о прокате в кинотеатрах, но и о показе наших фильмов на зарубежных онлайн-платформах и телеканалах, то есть еще некоторые страновые особенности, например, российские исторические сериалы, костюмные мелодрамы очень популярны в азиатских и ближневосточных странах, триллеры и хорроры, как мы уже обсуждали, пользуются любовью зрителей в Латинской Америке; в Индии ждут приключенческие истории, комедии; в Европе любят драмы. Запрос на контент очень разный. Интересные выводы мы сделали пару лет назад, посетив Дубайский кинорынок: тогда в топе популярных VOD-платформ региона были «женские» сериалы, и, соответственно, у покупателей контента был большой интерес к фильмам и сериалам про сильных женщин. Или, к примеру, в ОАЭ интересовались документальным кино, посвященным экологической тематике, — все потому, что вопросам экологии в ОАЭ уделяется очень большое внимание.

— Готовясь к интервью, с удивлением и радостью узнала, что в конце 2024 года во Франции проходил фестиваль российского кино. Казалось бы, в столь разобщенном мире, где позиции Европы и РФ так сильно разошлись, где так стремительно набирает обороты политика

«отмены» русского, РОСКИНО проводит в сердце европейской культуры российский фестиваль. Какие настроения у европейского зрителя относительно русского современного видеоконтента?

— На самом деле, политика «отмены» всего русского уже терпит крах: культуру «отменить» невозможно, и мы ощущаем это по реакции и диалогам с европейскими зрителями, когда проводим там Фестивали российского кино. Те же настроения и у европейских дистрибьюторов, представителей телеканалов и платформ, с которыми мы ведем коммуникацию на кинорынках. Вы упомянули Францию — да, действительно, фестивали во Франции мы проводили два года подряд, в 2023 и 2024 годах, сразу в нескольких городах, и всегда были полные залы. Планируем кинопоказы и в этом году. Французский зритель всегда любил российское кино, особенно авторский кинематограф за глубину и высокую духовность. Люди с удовольствием приходят к нам на показы, благодарят за фестиваль, говорят, что скучают по российскому кино. Это та правда, которую нельзя «отменить».

— Успехи и победы российских актеров, прежде всего, Юры Борисова, его популярность и признание, которые он получил в последнее время, способствуют «таянию льда» между российскими и зарубежными кинорынками? Будет ли этот персональный успех иметь синергетический эффект для отрасли производителей контента в целом?

— Успехи наших актеров за рубежом — это то, что заставляет международных кинематографистов, кинокритиков, журналистов обращать взор на российскую киноиндустрию в целом. Если вспомнить, как раскручивался «маховик» популярности Юры Борисова, когда его номинировали на ряд престижных кинопремий, включая «Золотой глобус» и «Оскар», в топовых западных журналах вышли десятки публикаций о предыдущих актерских работах

Борисова в российских картинах, где упоминались различные российские режиссеры. На этой волне российская киноиндустрия широко обсуждалась лидерами мнений мирового кинематографа. Если говорить об эффекте для российской киноотрасли в целом, то как минимум большее внимание покупателей контента будут привлекать новые российские фильмы с участием Юры Борисова и Марка Эйдельштейна, для байеров узнаваемость актеров является одним из значимых факторов для закупки. Как максимум — будет развиваться в целом сотрудничество российских и зарубежных кинематографистов, появятся идеи для новых совместных проектов. Время покажет!

— Экспорт контента, безусловно, имеет свою специфику, в чем она заключается сегодня?

— В первую очередь есть различия в спросе в разных странах, особенно в регионах, где есть определенные стандарты медиа-контента, например, на Ближнем Востоке или в Китае. В КНР любой фильм проходит довольно долгую процедуру одобрения госорганами, на Ближнем Востоке в силу религии и менталитета есть свои требования к допустимому контенту, который можно демонстрировать в кинотеатрах или на онлайн-платформах. Поэтому компании подбирают контент, который максимально адаптирован к ментальным особенностям и традициям конкретного региона.

— Кроме традиционных форматов, у РОСКИНО есть очень интересные направления, о которых мало что известно широкой публике, например, вы занимаетесь продвижением креативного потенциала России и копродукционных возможностей, то есть коллаборации между российскими и иностранными производителями контента. Расскажите, как это работает?

— Для популяризации российского аудиовизуального контента мы проводим



Стенд на Шанхайском кинорынке. Июнь, 2025 г.



Фестиваль российского кино. Узбекистан, 2025 г.

много мероприятий на зарубежных площадках. С начала этого года РОСКИНО организовало фестивали российского кино в Непале, Таиланде, Армении, Туркменистане, Узбекистане, Казахстане, Бразилии, Иране, Вьетнаме, Индонезии. Также и в РФ мы проводим показы зарубежного кино. В рамках подобных фестивалей мы организуем бизнес-программу для российских и зарубежных кинематографистов: приглашаем зарубежных коллег в Россию, организуем для них встречи с нашими киностудиями, кинокомиссиями, проводим круглые столы по актуальным вопросам сотрудничества. На зарубежных фестивалях российские режиссеры, продюсеры, актеры получают возможность ознакомиться с местной кинопроизводственной инфраструктурой, наладить общение с представителями киноотрасли конкретной страны.

— А еще вы продвигали в рамках отдельного проекта российские регионы как кинолокации для иностранных съемочных групп. На какую «экзотику» есть запрос у профессионалов мировой киноиндустрии?

— В рамках наших кинолокационных туров мы приглашали зарубежных кинематографистов в Москву, Санкт-Петербург, Сочи, Калининград, Великий Новгород, Хабаровск. К примеру, иранские продюсеры

отмечали, что их кинематограф нуждается в зимних локациях и погодных условиях, в которых можно было бы снимать зимние сцены. Индийская делегация во время визита в Сочи была впечатлена тем, что можно снимать одновременно и пляжные сцены, и снежные пейзажи тут же, и все это при минимуме временных и логистических затрат. Будучи в Хабаровске, представители КНР отметили, что уникальная природа, река Амур, набережная являются великолепными локациями для съемок. А продюсеры из Узбекистана были в особом восторге от Калининграда. Если же обобщить запрос от международных кинематографистов, одним из ключевых факторов для них является развитая система рибейтов. И сейчас многие российские регионы предоставляют подобные возвраты кинокомпаниям части понесенных ими затрат на производство фильма из своего бюджета, формируя таким образом благоприятные условия для съемок. Такие меры поддержки отлично стимулируют интерес зарубежных кинопроизводителей к России, при этом регионы страны получают замечательный промоушен, поскольку обязательное условие предоставления рибейта — показывать локацию с выгодной стороны, так киноиндустрия способствует развитию международного туризма и повышает узнаваемость РФ в мире.

ФБЖ

СЕЙЧАС ТОЧНО НЕ ДО ЭТОГО:

ДЕНИС ПАСЛЕР РАССКАЗАЛ О ПРИОРИТЕТАХ В СВОЕЙ РАБОТЕ

Врио губернатора Свердловской области Денис Паслер впервые после перевода из Оренбургской области обстоятельно поговорил с журналистами. Первые два опыта не в счет из-за усеченного формата. Июльская пресс-конференция получила официальный статус, длилась два часа и оставила странное впечатление, будто тот, кто должен был стать главным действующим лицом, интеллигентно уступил эту роль даме, функционал которой предполагал модерацию беседы, но не более того. То ли следуя этикету, то ли умышленно Денис Паслер позволил ведущей новостей «Первого канала» Марии Васильевой перехватить инициативу, обратно ее не перенимал, не осекал, не перебивал и в чем-то даже подыгрывал. В итоге бесконечные реплики приглашенной «звезды» не только «отъели» у участников немало времени, но и задали игривый и совершенно неуместный тон диалогу с первым лицом региона, который сам он анонсировал в своем ТГ-канале так: «Уверен, нас ждёт содержательный диалог».

Конечно, любой первый раз важен. У Паслера скоро официальные выборы, и собравшиеся на разговор с ним три сотни уральских журналистов наверняка ждали его с надеждой увидеть и услышать нечто важное.

Поединок сильнейших

Но, похоже, время делать программные заявления не настало, их обычно припасают к избирательной кампании. Хотя, если судить по дружелюбной тональности, которую врио держал все два часа диалога, мощный или любой заметный самопиар не входит в его планы. Его работа на посту губернатора Оренбургской области — наглядное тому доказательство. Между тем в Уральском фе-

деральном округе, куда он делегирован для работы в аналогичном статусе, конкуренция за лидерские позиции максимально острая. В спину дышит Челябинская область, которую возглавляет амбициозный технократ, опытный чиновник Алексей Текслер. Успехи региона по части привлечения инвестиций в своем выступлении на Петербургском экономическом форуме отметил Владимир Путин. У Челябинской области — отличные позиции в ключевых национальных рейтингах, и она активно демонстрирует свои достижения на ведущих форумах страны, куда неизменно приезжает и сам Текслер: он активен, заметен, но при этом его публичность, медийность дозирована и выглядит как продуманная пиар-стратегия.



Контраст двух губернаторов, Текслера и Паслера, весьма ощутимый, хотя есть у них и много общего: оба надежно «защиты» в обойму исполнительной власти и поставлены на должности в двух значимых для экономики страны регионах. Эта необъявленная дуэль двух ключевых субъектов РФ пока не выявила явного фаворита. Паслер вернулся в регион лишь в конце марта, сменив на посту весьма блеклого с точки зрения внешнего имиджа Евгения Куйвашева. Вероятно, момент для смены первого лица был выбран неслучайно: помимо того, что в регионе высока концентрация исполнителей гособоронзаказа, именно здесь реализуются сразу несколько знаковых национальных мегапроектов: здесь проектируют и планируют производить многострадальный самолет «Байкал», именно уральские машиностроители должны создать и поставить на рельсы в рекордно короткие сроки первый в истории России высокоскоростной поезд. И, помимо всего прочего, через Свердловскую

область проходят важнейшие для страны транспортные маршруты на Восток. Одним словом, столь амбициозные задачи требуют сильного лидера, который уверенно стоит на ногах и знает, что делать.

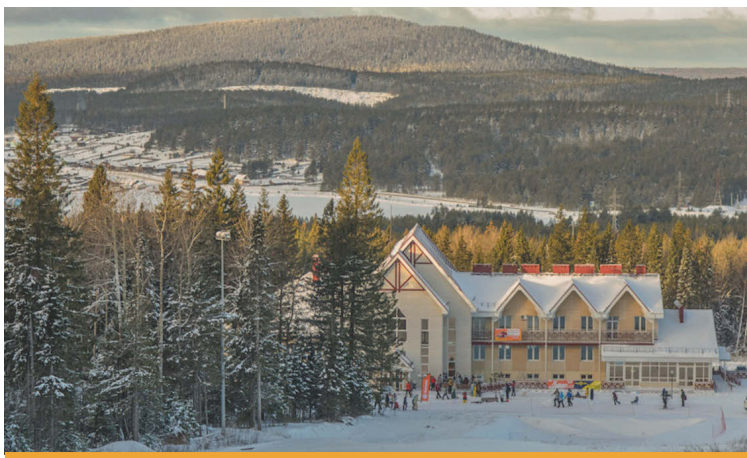
Тихо-мирно-благолепно

Будет ли следующий за Куйвашевым губернатор более заметным, чем его предшественник, способным на демонстрацию силы и воли — пресс-конференция многое могла бы расставить по местам. Однако встречу с журналистами Денис Паслер начал с реверанса — раздал слова благодарности журналистам и пригласил их к открытому и доверительному разговору. Журналисты ответили тем же и «жестить» не стали, хотя на Урале еще как могут подсыпать перца, но все прошло тихо-мирно-благолепно. Паслера зазывали в гости в небольшие населенные пункты, которые всегда испытывают дефицит губернаторского внимания, а он продемонстрировал, что и для них он свой —

Контраст двух губернаторов, Текслера и Паслера, весьма ощутимый, хотя есть у них и много общего: оба надежно «защиты» в обойму исполнительной власти и поставлены на должности в двух значимых для экономики страны регионах. Эта необъявленная дуэль двух ключевых субъектов РФ пока не выявила явного фаворита. Паслер вернулся в регион лишь в конце марта, сменив на посту весьма блеклого с точки зрения внешнего имиджа Евгения Куйвашева. Вероятно, момент для смены первого лица был выбран неслучайно



А вот с развитием метро, скорее всего, Екатеринбургу снова придется подождать. Эту тему врио губернатора назвал «болезненной». Жители давно ждут новых станций, правительство пытается наскрести денег, но без федерального центра, признается Паслер, не справиться, потому что дорого, цена одной лишь станции порядка 30–40 млрд рублей. Однако будоражить общественность очередной «заморозкой» слегка ожившего проекта он не стал и добавил: «Вариантов нет — будем заниматься».



Итак, ревизия текущего состояния дел закончена, будущий губернатор анонсировал несколько новых проектов, без подробностей, но позиции обозначены. Некоторые из тех, что были запущены или заявлены его предшественником, Паслер подверг пересмотру и даже критике. Отправлено «на свалку» концессионное соглашение с компанией «Экологические системы» на строительство сортировочного завода и мусорного полигона в Сысертском районе. В небытие уйдет предыдущая версия проекта туристического кластера «Гора Белая».

хорошо ориентируется на местности и много знает про историю родного края. Здесь уместно напомнить, что Паслер по рождению уралец, большая часть его жизни связана со Свердловской областью, а еще он четыре года возглавлял региональное правительство. Некоторые представители СМИ поспешили напомнить врио, что помнят те славные времена и рады его возвращению в «родную гавань». Поймав «подачу», Денис Владимирович ответил массой комплиментов в адрес уральцев, мол, не случайно им доверяют решать самые сложные задачи и не спешат выдавать федеральное финансирование в расчете, что Свердловская область сама справится. А делать это все труднее, намекнул будущий губернатор.

Сами справимся

Сохраняя максимальную деликатность и осторожность в оценках, Паслер однозначно высказался о том, что с нетерпением ждет существенного снижения ключевой ставки, потому что налицо переохлаждение экономики страны и региона, следом он посочувствовал бизнесу, которому нелегко, и посоветовал всем не ждать каких-то чудес, имея в виду денежный поток из федерального бюджета. Свердловской области многое доверили в расчете, что она и сама справится: не оправдать возложенные надежды — значит не оправдать доверие, а за это губернаторов в России отправляют в отставку. Регион уже имеет выпадающие доходы по налогу на прибыль, особенно заметно проседает металлургия. На вопрос, как компенсировать, Денис Паслер отвечает обзором новых проектов в более устойчивых к санкциям отраслях, например, в атомной отрасли. Строительство нового блока на Белоярской АЭС он назвал «эпохальным событием». Инвестиции в проект составляют порядка 300 млрд рублей, к работам привлекут до шести тысяч человек. А вот с развитием метро, скорее всего, Екатеринбургу снова придется подождать.

Без вариантов

Эту тему врио губернатора назвал «болезненной». Жители давно ждут новых станций, правительство пытается наскрести денег, но без федерального центра, признается Паслер, не справиться, потому что дорого, цена одной лишь станции порядка 30–40 млрд рублей. Однако будоражить общественность очередной «заморозкой» слегка ожившего проекта он не стал и добавил: «Вариантов нет — будем заниматься». Транспорту крупнейшего мегаполиса страны, Екатеринбурга, посвятили много времени: старый будут менять на новый до победного, тем более что в регионе есть собственные производители трамваев, и скоро, как рассказал Денис Паслер, появится еще один. Непросто, но все-таки реализуется проект строительства Северного полукольца ЕКАД, финансирование проекта увеличили до 2,7 млрд рублей, здесь тоже без вариантов:

«Дорога нужна Свердловской области, поэтому будем реализовывать». Непросто идет работа по части привлечения резидентов на площадку ОЭЗ «Титановая долина» в Салде. Несмотря на это, Денис Паслер объявил, что его команда начнет формировать еще одну территорию с благоприятным налоговым режимом и анонсировал ближайший запуск пяти новых предприятий, которые переедут в Свердловскую область из других регионов на особых условиях, предлагаемых в границах ОЭЗ. Чтобы работа по привлечению инвесторов пошла быстрее, ключевую ставку надо снижать ни на один, ни на два пункта, а гораздо больше, уверен Денис Паслер. Это необходимо, чтобы «вернуться на траекторию стабилизации и роста». «У нас много идей, проектов, задач», — отметил он и тут же заявил о том, что скоро в регионе начнут строить национальный центр АСУ ТПП.

БИЗНЕС

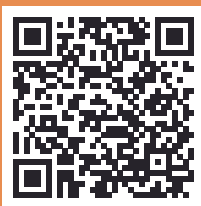
ЖУРНАЛ УРАЛ

ОФОРМИ ПОДПИСКУ НА ИЗДАНИЕ, ЧТОБЫ БЫТЬ В КУРСЕ!

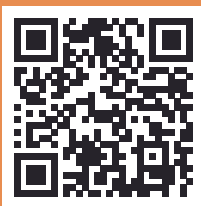
59₽

Цена за электронную версию одного номера

СПЕЦПРОЕКТ «УРАЛ»

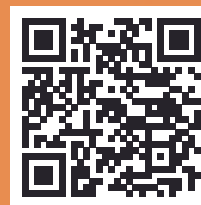


ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ



НА САЙТЕ

ural.business-magazine.online
в разделе «ПОДПИСКА»



ПЕЧАТНАЯ ВЕРСИЯ

Запрос на podpiska@business-magazine.online

ЦЕНТРАЛИЗОВАННАЯ РЕДАКЦИЯ

+7 (495) 727-01-67



Сохраняя максимальную деликатность и осторожность в оценках, Паслер однозначно высказался о том, что с нетерпением ждет существенного снижения ключевой ставки, потому что налицо переохлаждение экономики страны и региона, следом он посочувствовал бизнесу, которому нелегко, и посоветовал всем не ждать каких-то чудес, имея в виду денежный поток из федерального бюджета

Итак, ревизия текущего состояния дел закончена, будущий губернатор анонсировал несколько новых проектов, без подробностей, но позиции обозначены. Некоторые из тех, что были запущены или заявлены его предшественником, Паслер подверг пересмотру и даже критике. Отправлено «на свалку» концессионное соглашение с компанией «Экологические системы» на строительство сортировочного завода и мусорного полигона в Сысертском районе. В небытие уйдет предыдущая версия проекта туристического кластера «Гора Белая». Предыдущая концепция Денису Паслеру не понравилась, по его заданию готовят новую. Удивительно, но именно на эту тему врио губернатора высказался довольно резко, жестче, чем по любому другому из затронутых вопросов. С нескрываемым раздражением он заявил, что было много деклараций, но проект не реализован, и теперь вряд ли федерация выделит на него средства. Хорошего мало, ведь и здесь Свердловской области и ее новому губернатору придется справляться своими силами, и делать это будет непросто в условиях «переохлаждения» и «проседающей» по прибыльности местной экономики.

ФБЖ



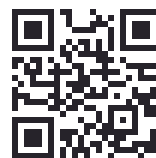
@Русское оружие
RussianArms

Следим за тактико-техническими особенностями применения современного вооружения в зоне СВО. Прорабатываем сценарии развития оперативно-тактической ситуации в соответствии с параметрами военной техники ВС России и противника.

Подписывайтесь, чтобы быть в курсе, на что способно Русское оружие!



@RussianArms



@Bestrussianarms



ВОЙТИ В ТОП-5 ПОЧЕТНО, НО НАДО ДВИГАТЬСЯ ВПЕРЕД

Одним из самых заметных участников Петербургского экономического форума и промышленной выставки ИННОПРОМ несколько лет подряд становится Челябинская область. В этом году регион активно претендовал на лидерство среди субъектов Уральского федерального округа в национальном рейтинге эффективности промышленной политики и показал уверенную динамику роста по притоку инвестиций. Челябинские стенды уже обрели характерные очертания и узнаваемость: на них всегда представлены передовые отрасли промышленности, а одним из ключевых сегментов в экономике региона стало производство роботизированных комплексов. Уральская редакция «Бизнес-журнала» внимательно следила за работой челябинской делегации на Петербургском международном экономическом форуме, а после него встретила с губернатором Челябинской области Алексеем Текслером, чтобы обсудить его основные итоги.

В текущих условиях одна из сложных задач любого губернатора — сохранить темпы по привлечению инвестиций и сделать все, чтобы заявленные проекты реализовывались по графику. Подобные риски в условиях дорогого заемного финансирования способны подорвать экономическую устойчивость любого региона, но, если судить по итогам Петербургского экономического форума и совокупном потенциале заключенных там соглашений, Челябинская область успешно проходит этот непростой период. Чем привлекателен регион для крупных инвестпроектов, и какие векторы инвестиционной стратегии являются определяющими для команды Алексея Текслера, спросили у него самого.

— Уже несколько лет подряд, презентуя промышленный потенциал региона, Челябинская область делает ставку на «хай-тек»: на ПМЭФ и ИННОПРОМ всегда можно увидеть разнообразие промышлен-

ных роботов. Какие позиции в экономике региона занимает данный сегмент?

— Челябинскую область можно смело называть ведущим регионом в стране по развитию компетенций в промышленной робототехнике. В 2024 году мы запустили на базе Челябинского кузнечно-прессового завода (ЧКПЗ) первое в России серийное производство промышленных роботов-манипуляторов грузоподъемностью от шести до 120 кг. Создали «Центр промышленной роботизации», на базе которого предприятия получают сервисы и консультации для ускоренного внедрения робототехники. В школах региона действуют более 50 инженерных классов ПАО «ЧКПЗ», где дети знакомятся с новыми технологиями, постепенно погружаясь в инженерные специальности. На базе Южно-Уральского государственного университета также совместно с ПАО

200

МЛРД РУБЛЕЙ

составила общая сумма инвестсоглашений, заключенных Челябинской областью на полях ПМЭФ-2025, и это почти в два раза больше аналогичного показателя прошлого года.

«ЧКПЗ» открылся факультет «Мехатроника и робототехника», где готовят интеграторов и специалистов по производству роботов. Аналогичные направления открываются и на базе колледжей, техникумов. Помимо «Завода роботов» ПАО «ЧКПЗ», в области есть и другие предприятия этой отрасли. Например, «Рэди Робот» изготавливает роботов-упаковщиков, они востребованы на птицефабриках. Есть компании, которые выпускают копирующих манипуляторов для работы в горячих камерах в условиях радиационного излучения. «ДСТ-Урал» и «Автозавод Урал» производят беспилотные роботизированные автомобили и дорожно-строительную технику, «АСФ-Развитие» разрабатывает сервисных роботов для коммунального сектора. «Андроидная техника» является разработчиком роботизированного

комплекса «Ортез» для восстановления функций человека. И это не весь список компаний, специализирующихся на роботизированных технологиях. Сегодня можно смело говорить о том, что промышленная роботизация — главный драйвер перемен в производственной сфере, это реальная задача и реальная потребность одновременно. Она повышает эффективность и точность, создает

новые вызовы, требующие глубокого понимания и инновационного подхода. И Челябинская область идет в авангарде этих процессов.

— В регионе недавно открыли крупнейший в стране завод по производству роботов. Как обстоят дела на производстве?

— «Завод Роботов» — молодое, но уже успешное предприятие. В прошлом году (меньше чем за год) завод выпустил 250 роботов. Его планируемая мощность — порядка 650 роботов в год, в планах увеличить ее до одной тысячи роботов. Важно, что завод разработал собственные модели роботов с высокой долей отечественных компонентов и программного обеспечения. То есть мы меньше зависим от импорта и работаем на достижение технологического суверенитета страны. Роботы уже интегрированы в производственные линии Челябинского кузнечно-прессового завода, есть спрос со стороны других предприятий. На базе факультета «Мехатроника и робототехника» Южно-Уральского государственного университета совместно с «Заводом роботов» создан уникальный Центр промышленной робототехники, он будет масштабирован на несколько производств, и это единственная в России площадка, где наука интегрируется с производством, что, безусловно, значительно усиливает компетенции не только предприятия, но и региона в целом.

— Какие производственные проекты запустят в Челябинской области после подписанных вами на ПМЭФ соглашений?

— Инвестиции по соглашениям, подписанным на форуме в Санкт-Петербурге, пойдут в совершенно разные сферы. Это и более традиционные для региона отрасли, такие как машиностроение, туризм, АПК, и относительно новые направления, такие как промышленная робототехника, где Челябинская область уже занимает лидирующие позиции в стране. В особой экономической зоне «Южноуральская» запустим заводы по производству прицепной

40

МЛН РУБЛЕЙ

будет вложено в расширение производства натуральных лимонадов на заводе в Аше, что позволит увеличить объемы выпуска в четыре раза. Инвестиционное соглашение по проекту было подписано в рамках ПМЭФ-2025.





**АЛЕКСЕЙ
ТЕКСЛЕР**

Губернатор
Челябинской
области

техники и газового оборудования. Только по этим двум проектам будет вложено порядка 16,5 млрд рублей инвестиций и создано более 400 рабочих мест. Это будут производства полностью роботизированные (так называемые «темные» цеха), с высокой степенью локализации, выпускающие импортозамещающую продукцию. Кроме того, как пионеры ОЭЗ эти предприятия будут участвовать в формировании инфраструктуры площадки, и следующим резидентам будет легче зайти на нее. В рамках подписанного на ПМЭФ соглашения будет расширяться производство натуральных лимонадов на заводе в Аше. Объем выпуска планируется увеличить с одного до четырех миллионов банок в месяц. Это порядка 40 млн рублей капиталовложений, около 120 новых рабочих мест.

Еще один уникальный проект — создание города-спутника Челябинска Эльтаун. Его строительство началось шесть лет назад, по прогнозам девелопера, ведущего проект, к 2030 году здесь будут проживать более 30 тысяч человек. За все время в



Приток инвестиций — залог роста экономики и повышения качества жизни людей. Каждый проект предполагает создание новых рабочих мест, а также влечет за собой развитие инфраструктуры, что делает регион еще более привлекательным для инвесторов. Бизнес видит, что здесь есть условия для роста, и активнее вкладывает деньги, расширяет производство товаров и услуг. А это, в свою очередь, отчисления в бюджет региона, что дает больше возможностей для финансирования социальных программ, поддержки здравоохранения, образования, культуры, спорта.

развитие территории вложат около 75,5 млрд рублей. В локации уже есть среднеэтажный центр с площадями, магазинами, кафе, социальной инфраструктурой, а также малоэтажный пригород. В планах — построить несколько детских садов, школу, медцентр и объекты регионального значения: круглогодичный курорт и бизнес-парк, где разместятся экологически чистые предприятия.

— Челябинская область — один из лидеров в сфере развития агропромышленного комплекса. Какой вектор развития АПК сформирован на ближайшие несколько лет?

— На ПМЭФ2-2025 подписали четыре соглашения по новым проектам общей стоимостью около 9,7 млрд рублей. Дальнейшее развитие отрасли будет связано с расширением экспорта, поэтому поддержку областного правительства получил проект компании «Ресурс» по созданию элеватора с объемом хранения 160 тысяч тонн, для чего инвесторы вложат 1,2 млрд рублей. Уже сегодня крупы под брендом «Увелка» хорошо знают в Индии, Вьетнаме, Китае, в других странах Азии и Африки, на долю компании приходится 85–90% отечественного экспорта овсяных хлопьев. Будем усиливать позиции.

Еще один знаковый для региона проект — строительство нового завода по производству тортов и других кондитерских изделий. Компания «Хлебпром» вложит 2,5 млрд рублей инвестиций только на первом этапе и создаст 1700 новых рабочих мест.

Два проекта заявила компания «Союзпищепром»: это новый цех растительных напитков и строительство крупного маслоэкстракционного завода. Стоимость проектов — 1,5 млрд и 4 млрд рублей соответственно. Компания уверено себя чувствует на рынке и усиливает экспортный потенциал. Региональные аграрии тоже выиграют, поскольку смогут больше выращивать и продавать высокомаржинальных культур:



овса, ячменя, сои, подсолнечника, рапса, льна, которые необходимы для производства растительных напитков и масла. Безусловно, такие значимые и перспективные проекты мы готовы всячески поддерживать.

В ходе Петербургского экономического форума обсуждалось дальнейшее развитие птицеводства в регионе, это одно из флагманских направлений регионального АПК. С руководителем компании «Черкизово», куда входят птицефабрики Аргаяшская и Кунашакская, обсудили ход модернизации производств. В рамках этой работы строятся новые очистные сооружения в двух населенных пунктах, полностью изменится технология выращивания птицы, что позволит повысить качество продукции.

Челябинская область сегодня занимает первое место в УрФО по объемам производства сельхозпродукции и переработки, а также по агроэкспорту. В 2024 году общий объем инвестиций в АПК составил 14,2 млрд рублей. Важно поддержать инвестиционный процесс, чтобы обеспечить продовольственную безопасность южноуральцев и сформировать передовую конкурентоспособную отрасль региональной экономики.

— Еще одна отрасль региональной экономики, которая динамично развивается, — туризм. Какие проекты в этой



сфере вы бы обозначили как знаковые и перспективные?

— Природные богатства Челябинской области, горы, озера — отличный капитал, который формирует базу для туриндустрии. Одно из соглашений, подписанных на ПМЭФ-2025, подразумевает создание рекреационно-спортивного всесезонного курорта «Уреньга» в десяти километрах от Златоуста, после его запуска в регионе появится еще одна точка притяжения как для любителей горных лыж, так и для ценителей более спокойного отдыха. Также планируем использовать курорт для подготовки спортсменов российской сборной по лыжным гонкам в условиях среднегорья. Инвестиции в проект составят 50 млрд рублей, прогнозируемый турпоток — порядка 300 тысяч человек в год. Интересный проект, вполне реализуемый: в регионе есть компетенции в этой сфере, есть спрос. Уверен, он укрепит репутацию Челябинской области как одного из самых привлекательных регионов для отдыха в горах.

И еще одно соглашение касается дальнейшего развития рекреации на озере «Увильды». Будем создавать там круглогодичный рекреационно-оздоровительный термальный комплекс с медицинским центром, в том числе для реабилитации участников специальной военной операции. Это порядка 15 млрд рублей инвестиций, 800 новых рабочих мест,

около 150 тысяч туристов в год. Перспективный проект с хорошим социальным наполнением, будем его поддерживать.

— На Петербургском экономическом форуме вы посидели за рулем нового кроссовера Lada Azimut. Как складывается сотрудничество предприятий Челябинской области и АВТОВАЗа, есть планы его развития?

— В прошлом году 27 южноуральских предприятий поставляли АВТОВАЗу свою продукцию, и есть потенциал для роста. Наши комплектующие и материалы идут на производство LADA Granta, Vesta, Niva Legend, Niva Travel и Largus. В выпуске новой LADA Искра наши предприятия также участвуют. Действуют соглашения о сотрудничестве между ЧКПЗ, «Заводом роботов» и АВТОВАЗом, сейчас ведутся переговоры по интеграции челябинских роботов в производственные процессы автоконцерна. Уверен, это взаимовыгодное сотрудничество пойдет на пользу российскому автопрому.

— Если судить по подписанным в рамках ПМЭФ соглашениям, Челябинская область сохраняет хорошую динамику привлечения инвестиций: в прошлом году подписанные

14,2

МЛРД РУБЛЕЙ

составил в 2024 году общий объем инвестиций в АПК Челябинской области.

на ПМЭФ соглашения оценивались в 120 млрд рублей. Каков экономический потенциал пакета соглашений, заключенных в этом году?

— Челябинская область подписала более 30 соглашений на общую сумму свыше 200 млрд рублей, конечно, мы рассчитываем на то, что все проекты в рамках этих договоренностей будут реализованы в срок. Приток инвестиций — залог роста экономики и повышения качества жизни людей. Каждый проект предполагает создание новых рабочих мест, а также влечет за собой развитие инфраструктуры, что делает регион еще более привлекательным для инвесторов. Бизнес видит, что здесь есть условия для роста, и активнее вкладывает деньги, расширяет производство товаров и услуг. А это, в свою очередь, отчисления в бюджет региона, что дает правительству региона больше возможностей для финансирования социальных программ, поддержки здравоохранения, образования, культуры, спорта. Поэтому все инвестиционные соглашения, заключенные на форуме в Санкт-Петербурге, расцениваем

как мощный инструмент комплексного и устойчивого развития региона.

— Удастся ли ключевым инвесторам региона выполнять взятые на себя обязательства и сохранять темпы развития проектов?

— Все инвестпроекты реализуются в плановом режиме. В прошлом году подписали соглашение с ПАО «ЧКПЗ» о создании роботизированных производств на площадке особой экономической зоны в Красноармейском муниципальном округе. Уже в этом году статус якорных резидентов получили две дочерние компании предприятия — ООО «АВГ Прицепная Техника» и ООО «АВГ Газовое Оборудование», будем создавать два новых завода. На завершающей стадии разработка проектной документации по строительству логистического комплекса «Вайлдберриз». Успешно реализуются и уже дают результаты агропроекты, которые получили старт на прошлогоднем ПМЭФ. Одна из крупнейших птицефабрик России, «Птицефабрика Челябинская», продолжает модернизацию и расширение производства. Уже по итогам 2024 года производство яиц в регионе выросло более чем на 3%, тенденция сохраняется в этом году — это во многом результат реализации инвестпроекта.

Еще один прорывной проект в АПК — строительство племенного птицеводческого репродуктора по воспроизводству отечественного гибрида бройлеров «Смена – 9», который реализует компания «СИТНО». Задача — замещение импорта в первом «переделе» птицеводства, а именно в генетике, так как на российском рынке сегодня преобладает импортный гибрид бройлера. С этим проектом связана большая научная работа, которую ведут в нескольких российских научных центрах, в том числе в нашем ЮУрГАУ. Цель проекта — обеспечить птицефабрики Уральского региона, а в дальнейшем и всей России собственной улучшенной породой. Со своей стороны правительство оказываем



В особой экономической зоне «Южноуральская» запустим заводы по производству прицепной техники и газового оборудования. Только по этим двум проектам будет вложено порядка 16,5 млрд рублей инвестиций и создано более 400 рабочих мест. Это будут производства полностью роботизированные (так называемые «темные» цеха), с высокой степенью локализации, выпускающие импортозамещающую продукцию

инвесторам всю необходимую консультационную и организационную поддержку, чтобы работа по инвестпроектам продолжалась.

— В марте стартовал проект развития еще одной особой экономической зоны — «Южноуральской». Как продвигается работа по подбору в нее резидентов?

— Идет создание необходимой инфраструктуры, планируем вложить в нее порядка 3,5 млрд рублей. Важно, что уже появляются якорные резиденты. Помимо уже упомянутых заводов по производству газового оборудования и прицепной техники, есть инвесторы, которые планируют строительство на территории ОЭЗ завода по производству осевых агрегатов, завода гусеничных систем и завода роботизированных систем. Это будут высокотехнологичные, экологичные производства. В рамках этих пяти проектов планируем привлечь 14 млрд рублей до 2027 года, а в перспективе десяти лет оцениваем объем капиталовложений в предприятия на территории ОЭЗ в размере свыше 20 миллиардов рублей. Будет создано более тысячи рабочих мест. Продолжаем активную работу по привлечению новых резидентов. В целом для региона это еще одна значимая точка роста, которая поможет создать новые рабочие места и решить важные задачи по достижению технологического суверенитета.

— Какие преференциальные налоговые режимы предлагает инвесторам регион?

— Акцент — на приоритетных направлениях, поддержке малого и среднего бизнеса и стимулировании притока новых инвестиций. Для получения льгот по налогу на прибыль и имущество инвестиционный проект должен войти в реестр приоритетных региональных проектов. Можно воспользоваться инвестиционным налоговым вычетом, действуют льготы для преференциальных режимов — ТОР и ОЭЗ. В особой экономической зоне условия максимально благоприятные, даже если их сравнивать с другими регионами



Еще один уникальный проект — создание города-спутника Челябинска Эльтаун. Его строительство начато шесть лет назад, к 2030 году здесь будут проживать более 30 тысяч человек. За все время в развитие территории вложат около 75,5 млрд рублей. В локации уже есть среднеэтажный центр с площадями, магазинами, кафе, социальной инфраструктурой, а также малоэтажный пригород

страны: по налогу на прибыль в течение семи налоговых периодов действует нулевая региональная ставка, а далее она еще в течение пяти налоговых периодов будет составлять 3%, с тринадцатого налогового периода ставка установлена в размере 12% вместо 17%. Федеральная ставка по налогу на прибыль на все 49 лет для резидентов ОЭЗ установлена в размере 2% вместо 8%, которые предусмотрены в Налоговом кодексе с нынешнего года. Для субъектов МСП, входящих в десять приоритетных групп и работающих на упрощенной системе налогообложения, в Челябинской области снижены ставки до 1% по системе «доходы за вычетом расходов»

и до 5% по системе «доходы», в том числе для сферы обрабатывающих производств, научной деятельности, туризма и спорта, деятельности в сфере телекоммуникаций. Прорабатываем снижение ставок по УСН для креативных индустрий. Кроме того, с 2025 года в регионе начал работать новый налоговый режим — автоматизированная УСН. Он помогает предпринимателям плавно переходить из микробизнеса в разряд малого. Действует сниженная, в отдельных случаях до нуля, ставка по Единому сельскохозяйственному налогу. Наша цель — максимально диверсифицировать инвестиции в региональную экономику и стимулировать предпринимателей развивать бизнес в разных сферах, от АПК до высоких технологий.

— Достижения региона на полях ПМФЭ-2025 отметил президент России Владимир Путин. Глава государства под-



Одно из соглашений, подписанных на ПМЭФ-2025, подразумевает создание рекреационно-спортивного всесезонного курорта «Уреньга» в десяти километрах от Златоуста, после его запуска в регионе появится еще одна точка притяжения как для любителей горных лыж, так и для ценителей более спокойного отдыха. Также планируем использовать курорт для подготовки спортсменов российской сборной по лыжным гонкам в условиях среднегорья. Инвестиции в проект составят 50 млрд рублей, прогнозируемый турпоток — порядка 300 тысяч человек в год. Интересный проект, вполне реализуемый.

черкнул высокую динамику развития области, вошедшей в топ-5 Национального рейтинга состояния инвестиционного климата. Что, в первую очередь, способствовало результату?

— На протяжении последних нескольких лет мы ведем активную работу по улучшению инвестклимата. При этом видим, что каждый регион стремится повысить свои позиции в Нацрейтинге, конкуренция очень высокая, особенно в первой десятке. И, конечно, все субъекты РФ ждут оценки своих усилий. В основе результата, который показала по итогам 2024 года Челябинская область, — планомерная совместная работа всех органов власти, институтов развития, деловых объединений и непосредственно предпринимательского сообщества. Мы постарались наладить максимально комплексный подход, формируя систему поддержки бизнеса. Стараемся задействовать все ресурсы: предоставляем налоговые льготы, для расширения категорий их получателей совершенствуем региональное законодательство. Поддерживаем реализацию инвестпроектов в рамках территорий опережающего развития, промышленных (промышленных) парков и кластеров. Создали особую экономическую зону «Южноуральская», сопровождаем инвестиционные проекты в режиме «одного окна» на базе Центра «Мой бизнес». Видим нашу цель в том, чтобы сформировать максимально комфортные условия для инвесторов. Большое значение придаем Региональному инвестиционному стандарту, который необходим для создания единых, понятных и прозрачных правил работы с инвесторами. В этом году Челябинская область вошла в топ-5 субъектов, подтвердивших высокое качество реализации регстандарта, за последний год мы на пять строчек улучшили свои позиции. Сейчас активно работаем над тем, чтобы запустить на местах муниципальные инвестстандарты. Всю эту работу продолжим и в дальнейшем. Быть в топ-5 почетно, но мы хотим двигаться вперед.

ФБЖ



ВЫ УПРАВЛЯЕТЕ — ВЫ УПРАВЛЯЕМЫ

**ОБЩЕСТВО, ГДЕ ВСЕ ПРЕДСКАЗУЕМЫ,
УЯЗВИМЕЙ ПРИ ПЕРЕМЕНАХ**

Оптовые скидки не только давно привычны, но и вполне понятны: расходы на оформление сделки вовсе не зависят от её объёма, затраты на доставку партии товара зависят от числа используемых средств перевозки, но не от заполненности каждого из них... Столь же понятны скидки при распродажах: освободить склады от немодного, несезонного, устарелого морально и физически,

а то и близкого к исчерпанию срока годности очевидным образом выгодно (уж и не говорю о трюках вроде завышения цен перед сезонной распродажей, чтобы торжественно снижать их... примерно до прежнего уровня).

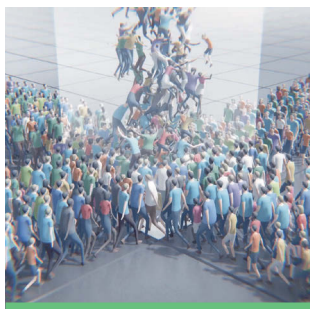
Но чем выгодна продавцу товара или услуги скидка постоянному клиенту? Вроде бы сил на него тратится столько же, сколько на любого другого.



**АНАТОЛИЙ
БАССЕРМАН**

Писатель, политический консультант, журналист и многократный победитель интеллектуальных игр.

В большинстве видов человеческой деятельности бутылочные горлышки не столь узки: тем, кто не приспособился к новым условиям, чаще всего удаётся приемлемо существовать и при прежних занятиях. Но всё же обществу, где разнообразия больше, обычно легче найти критическую массу способных и готовых воспользоваться неожиданными возможностями. А ведь общества (и группы внутри каждого из них) между собою конкурируют ничуть не меньше отдельных существ



Например, из всего изобилия характеристик фото- и видеокамер в описания для возможных покупателей обычно попадает один — число пикселей (PICTure ELeMent — элемент картинки), то есть отдельных светочувствительных приборов, образующих матрицу, куда объектив проектирует изображение. Сейчас в большинстве аппаратов такой прибор уже меньше изображения на матрице геометрической точки: ведь объективы не идеальны и точку даже нулевого размера отображают размытым пятнышком, а накрывает сразу несколько пикселей.

Ан нет — меньше. Легче подбирать нужное клиенту, чьи потребности в основном уже изучены и понятны. Да и можно это заказывать оптом: пусть израсходуется не сразу — но хоть при закупке экономия. Ради всех подобных выгод можно немного по сравнению с ними потратить на программу лояльности: скорей всего — окупится.

Есть и другие способы работы с потребностями потребителей. Маркетинг из системы их изучения давно стал технологией их формирования.

Например, из всего изобилия характеристик фото- и видеокамер в описания для возможных покупателей обычно попадает один — число пикселей (PICTure ELeMent — элемент картинки), то есть отдельных светочувствительных приборов, образующих матрицу, куда объектив проектирует изображение. Сейчас в большинстве аппаратов такой прибор уже меньше изображения на матрице геометрической точки: ведь объективы не идеальны и точку даже нулевого размера отображают размытым пятнышком, а накрывает оно в нынешних системах сразу несколько пикселей. Но технологии создания интегральных схем позволяют формировать на одном кристалле многие миллионы и даже миллиарды отдельных полупроводниковых компонентов, и наращивать число пикселей несравненно проще, чем улучшать характеристики оптики. Правда, чем меньше каждый из них, тем больше в нём по сравнению с полезным сигналом шум, вызванные тепловыми колебаниями элементарных частиц. Погоня за пикселями уже не улучшает, а даже ухудшает качество фото- и видеозаписи. Но маркетингологи определили, что рядовой покупатель в тонкости не вникает.

Владимир Ильич Ульянов отметил: политика — концентрированное выражение экономики. По всему личному опыту трёх с половиной десятилетий в политике и наблюдениям за деятельностью бесчисленных коллег смею заверить: политический маркетинг формирует лояльную аудиторию ничуть не менее эффективно, нежели коммерческий — есть даже немало специалистов, преуспевающих на обоих этих направлениях.

Вдобавок немалая часть программ и методов обучения в школе (и средней, и высшей) вот уже полвека ориентируется не на формирование целостной картины мира (что было не явно сформулированной, но подразумеваемой целью образования чуть ли не с момента формирования этого направления деятельности), а на её разрушение. Насколько я могу судить, прежде всего потому, что наличие такой картины облегчает не только понимание уже выявленных закономерностей, но и самостоятельный их поиск. А значительная часть методов маркетинга опирается как раз на забвение закономерностей. Например, надпись на упаковке растительного масла «не содержит холестерина» впечатлит лишь того, кто не знает: тот может быть только в животных жирах. Реклама «не содержит ГМО» предполагает, что её адресат не попытается узнать, какой системой проверок безопасности охвачены все исследования генных модификаций организмов, так что выпущенные в массовое производство результаты этих исследований заведомо не опасней природных генных модификаций — сырьё для отбора, проводимого людьми тысячелетия, а природой всегда. Лозунг Владимира Вольфовича Жириновского «каждому мужику по бутылке, каждой бабе по мужику» рассчитан разве что на тех,

кто не задумывается: регулярно и/или помногу пьющие мужчины довольно часто и быстро переходят в состояние, не пригодное ни для работы, ни для семейной жизни.

Впрочем, есть и приёмы маркетинга, вполне действующие и на тех, кто располагает достаточно целостной картиной мира и немалыми навыками работы с нею. Управление такими несколько сложнее, но тоже доступно специалистам. Полагаю, при должном упорстве можно привести к единомыслию по конкретному вопросу громадное большинство целевой аудитории.

Замечательные сатирики Александр Николаевич Аммосов (1823–1866), братья Александр (1826.06.25–1896.05.12), Алексей (1821.02.23–1908.04.07), Владимир (1830.04.23–1884.11.18) Михайловичи Жемчужниковы, Алексей Константинович Толстой (1817.09.05–1875.10.10), совместно создавшие образ мастера глубокомысленных рассуждений об очевидном и/или очевидно нелепом и чуть ли не идеального чиновника 1850–1860-х годов Козьмы Петровича Прутков (1803.04.23–1863.01.25), сочинили от его имени, помимо прочего, проект указа «О введении единомыслия в России». Тогда он казался несбыточной мечтой бюрократии. Сейчас задача представляется несложной для осуществления.

Публицист Хенри Луис Августович Менкен (1880.12.09–1956.01.29) более всего известен сказанным 1917.11.16 «there is always a well-known solution to every human problem — neat, plausible, and wrong» (я предпочитаю чуть развёрнутую версию «всякая сколь угодно сложная проблема имеет простое, очевидное, легко понятное, удобное исполнимое неверное решение»). Единомыслие и/или единообразие (хоть коммерческое, хоть политиче-



Владимир Ильич Ульянов отметил: политика — концентрированное выражение экономики. По всему личному опыту трёх с половиной десятилетий в политике и наблюдениям за деятельностью бесчисленных коллег смею заверить: политический маркетинг формирует лояльную аудиторию ничуть не менее эффективно, нежели коммерческий — есть даже немало специалистов, преуспевающих на обоих этих направлениях

ское) порождает несравненно больше проблем, чем решает.

Особенности многих биологических видов доказывают: по ходу эволюции они проходили через так называемое бутылочное горлышко — условия столь жёсткие, что выжить в них могла лишь малая доля популяции. Понятно, та, чьи особенности вписывались в новые обстоятельства. Если же подходящих не было, вид исчезал без остатка. А поскольку в природе меняется всё и довольно часто, единообразные виды живут недолго (по меркам глобальной истории, а не человеческой: так, вымирание динозавров, слишком уж приспособившихся к высоким температуре и влажности, бывшим

на Земле больше сотни миллиардов лет назад, растянулось на несколько миллионов лет, но выжили разве что немногие предки нынешних птиц, змей да ящериц).

В большинстве видов человеческой деятельности бутылочные горлышки не столь узки: тем, кто не приспособился к новым условиям, чаще всего удаётся приемлемо существовать и при прежних занятиях. Но всё же обществу, где разнообразия больше, обычно легче найти критическую массу способных и готовых воспользоваться неожиданными возможностями. А ведь общества (и группы внутри каждого из них) между собою конкурируют ничуть не меньше отдельных существ.



Но чем выгодна продавцу товара или услуги скидка постоянному клиенту? Вроде бы сил на него тратится столько же, сколько на любого другого. Ан нет — меньше. Легче подбирать нужное клиенту, чьи потребности в основном уже изучены и понятны. Да и можно это заказывать оптом: пусть израсходуется не сразу — но хоть при закупке экономия. Ради всех подобных выгод можно немного по сравнению с ними потратить на программу лояльности: скорей всего — окупится

Значит, те, кто выйдет на новый путь позже, рискуют отстать всерьёз и надолго, что зачастую немногим легче исчезновения биологических видов. Сокращая разнообразие, не слишком сложно выиграть в краткосрочной — тактической — перспективе, но можно проиграть стратегически.

Мой коллега по многим интересным делам Нурали Нурисламович Латыпов ещё в 2012-м создал с моей помощью книгу «Острая стратегическая недостаточность». Больше половины книги — примеры того, как тактические победы оборачиваются стратегическими поражениями. Экономики мы там не касались, а то пришлось бы писать многотомную энциклопедию. Осталось за пределами повествования и достижение политического единообразия: нам хватало тематики повыразительней. Вдобавок мы и сами в качестве политических консультантов не раз помогали клиентам создать о себе массовое (пусть и не поголовное) благоприятное мнение, так что был риск раскрыть некоторые актуальные тогда события и приёмы. Но и по тогдашнему опыту, и по многочисленным наблюдениям считаю важным отметить по меньшей мере одну опасность насаждения единообразия в обществе: раз уж однородная аудитория создана, искать пути воздействия на неё становится легче любому манипулятору — и самому её создателю, и его конкурентам. Оружие унификаторства обоюдоострое.

Прогнёшь под себя изменчивый мир — облегчишь ту же задачу другим. Это не всегда плохо, но учитывать это правило нужно.

ФБЖ

** По настоянию автора его тексты печатаются в исходной версии и не подлежат редакторской и корректорской правке.*

БИЗНЕС

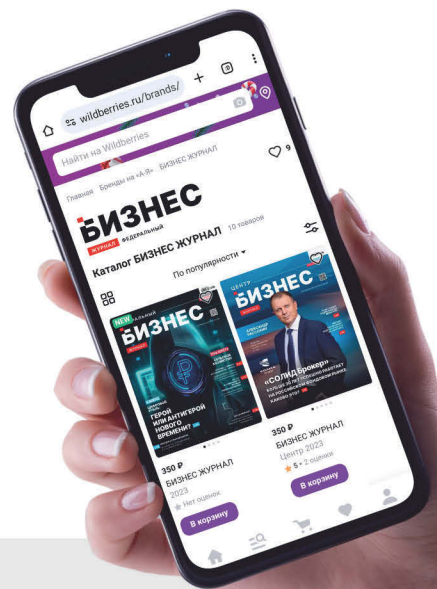
ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ

Где нас искать?

WILDBERRIES



OZON



- На ведущих деловых мероприятиях, в бизнес-центрах и других публичных локациях крупнейших городов РФ

Как на нас подписаться?

Отдел распространения и подписки: podpiska@business-magazine.online

Как разместить рекламу?

Отдел рекламы: reklama@business-magazine.online

Как сообщить важную и интересную информацию?

Информационный отдел: info@business-magazine.online

Как стать партнером?

Отдел по работе с партнерами: partner@business-magazine.online

Телефон редакции:

+7 (495) 727-01-67



MAZOV & Co

РЕКЛАМНОЕ АГЕНТСТВО ПОЛНОГО ЦИКЛА

Ваш PR и GR консультант

За качество отвечаем именем!



Медийная
реклама



Контекстная
реклама



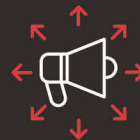
SMM



Видеопроизводство



Создание сайтов



PR



+7 495 **727-01-67**



info@mazov.ru

www.mazov.ru