



Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Социология. Политология. 2025. Т. 25, вып. 1. С. 48–54

*Izvestiya of Saratov University. Sociology. Politology*, 2025, vol. 25, iss. 1, pp. 48–54

<https://soziopolit.sgu.ru>

<https://doi.org/10.18500/1818-9601-2025-25-1-48-54>, EDN: JXUUV

Научная статья  
УДК 338(470+571)

## Технологический суверенитет Российской Федерации в новых экономических условиях: объективная необходимость возрождения промышленного производства



В. И. Малый, В. В. Гусев ✉

Поволжский институт управления имени П. А. Столыпина – филиал РАНХиГС при Президенте РФ, Россия, г. Саратов, 410012, ул. Московская, д. 164

Малый Вадим Игоревич, доктор социологических наук, заведующий кафедрой корпоративной экономики, 346023@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3694-6899>

Гусев Владимир Владимирович, кандидат экономических наук, доцент кафедры корпоративной экономики, vladgus2006@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-6634-1663>

**Аннотация.** В данной статье исследуются актуальная проблема технологического суверенитета Российской Федерации в современных политических и экономических условиях, ряд запретов во внешнеэкономической деятельности, действия экономических и финансовых санкций по отношению к РФ со стороны стран «коллективного Запада» и их союзников. В подобных условиях наша страна решила сделать акцент на возрождении отечественного производства в ряде важных с точки зрения народного хозяйства, системообразующих отраслей промышленности. В настоящее время в России предпринимаются шаги к возрождению многих видов авиационной техники, судов для осуществления речных перевозок, тракторов и комбайнов, автомобилей, промышленного оборудования. Отечественные предприятия реанимируются, на них открываются новые высокотехнологичные рабочие места. В статье затрагиваются действия экономических и социальных факторов, по которым промышленное производство в РФ в ряде отраслей пришло в упадок, и намечаются пути выхода из создавшейся в настоящее время ситуации. Современный акцент на промышленный рост подкрепляется созданием инновационных технопарков в регионах России и расширением занятости на данных площадках. Безусловно, ближайшие годы будут очень непростыми с точки зрения возрождения отечественной производственной базы, однако все предпосылки для этого возрождения у Российской Федерации имеются, и кроме технологий для подобных промышленных инициатив необходима политическая воля руководства страны.

**Ключевые слова:** суверенитет, импортозамещение, автономия, авиационная отрасль, производство тракторов, локомотив, гидравлика, индустриальный парк

**Для цитирования:** Малый В. И., Гусев В. В. Технологический суверенитет Российской Федерации в новых экономических условиях: объективная необходимость возрождения промышленного производства // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Социология. Политология. 2025. Т. 25, вып. 1. С. 48–54. <https://doi.org/10.18500/1818-9601-2025-25-1-48-54>, EDN: JXUUV

Статья опубликована на условиях лицензии Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY 4.0)

Article

**Technological sovereignty of the Russian Federation in the new economic conditions:  
The objective need for the revival of industrial production**

V. I. Maliy, V. V. Gusev ✉

Stolypin Volga Region Institute of Administration of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, 164 Moskovskaya St., Saratov 410012, Russia

Vadim I. Maliy, 346023@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3694-6899>

Vladimir V. Gusev, vladgus2006@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-6634-1663>

**Abstract.** This article tells about the urgent problem of technological sovereignty of the Russian Federation in modern political and economic conditions, a number of prohibitions in foreign economic activity, the effect of economic and financial sanctions against the Russian Federation by the countries of the “collective West” and their allies. In such circumstances, it was decided to focus on the revival of domestic production in a number of systemically important industries from the point of view of the national economy. Currently, in Russia the steps are being made to revive many types of aviation equipment, ships for river transportation, tractors and combines, automobiles, and industrial equipment. Domestic enterprises are being revived, new high-tech jobs are being open. The article deal with the effects of economic and



social factors that caused industrial production in the Russian Federation to decline in a number of industries, and outline the ways out of the current situation. The modern emphasis on industrial growth is supported by the creation of innovative technology parks in the regions of Russia and the expansion of employment at these sites. Of course, the coming years will be very difficult in terms of reviving the domestic production base, but the Russian Federation has all the prerequisites for such a revival, and in addition to technology, the political will of the country's leadership is necessary for such industrial initiatives.

**Keywords:** sovereignty, import substitution, autonomy, aviation industry, tractor production, locomotive, hydraulics, industrial park

**For citation:** Maliy V. I., Gusev V. V. Technological sovereignty of the Russian Federation in the new economic conditions: The objective need for the revival of industrial production. *Izvestiya of Saratov University. Sociology. Politology*, 2025, vol. 25, iss. 1, pp. 48–54 (in Russian). <https://doi.org/10.18500/1818-9601-2025-25-1-48-54>, EDN: JXUUZV

This is an open access distributed under the terms of Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY 4.0)

В последние годы в связи с усилением международной напряженности и введением санкций против Российской Федерации внутри страны все активнее ведутся разговоры о технологическом суверенитете нашей Родины. Как подчеркивает Президент России Владимир Путин, «суверенитет – это свобода национального развития, а значит, и каждого человека в отдельности: технологическая, культурная, интеллектуальная, образовательная состоятельность государства – вот что это такое. И, безусловно, важнейшая составляющая суверенитета – ответственное, деятельное и национально мыслящее, национально ориентированное гражданское общество»<sup>1</sup>. Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин и профильные министры регулярно посещают ведущие производственные предприятия нашей страны, выполняют поручения Президента РФ по скорейшему развитию производства сложной техники и отдельных групп товаров в порядке импортозамещения на фоне обострившейся политической и экономической обстановки, введения беспрецедентных экономических и финансовых санкций в отношении Российской Федерации. То есть главным актором этого процесса – построения системы технологического суверенитета – выступают российские высшие государственные органы. В решении данной задачи присутствуют значительные по своей емкости и наполнению социологический и социальный аспекты. Для того чтобы глубже вникнуть в генезис данного вопроса, необходимо сделать краткий экскурс в российскую историю.

Как известно, и Русское царство, а затем и Российская империя почти все время своего существования были сырьевым придатком к более развитым странам Западной Европы. На наш взгляд, данный фактор был обусловлен особенностями исторического и территориального

развития России – страна на протяжении многих поколений развивалась вширь, осваивала новые территории, шла по экстенсивному пути развития. Европейские же страны территориально почти не росли, пытались в ходе бесконечных войн отнять территории у соседей (например, Столетняя война между Англией и Францией в XIV–XV вв.), развивались вглубь и шли по интенсивному пути развития, благодаря чему у них появлялись новые, передовые технологии, опережающие российские. При этом Европа благодаря установлению торговых отношений с Россией или же посредством военных кампаний всегда стремилась получать сырьевые ресурсы и другие значимые ценности из российских владений.

Преодолеть зависимость от иностранных государств в плане технологий или как-то сократить этот разрыв пытались российские самодержцы Иван Васильевич IV и первый русский император Петр Алексеевич. При Иване Грозном широко было известно дело немецкого купца Ганса Шлитте, который побывал в 1547 г. на приеме в Кремле, получил от царя деньги и поручение – нанять в Европе и привезти на Русь лучших мастеров пушечного дела, оружейников, архитекторов, книгопечатников, горнодобытчиков и других специалистов, обладающих необходимыми знаниями. Когда же Шлитте нанял зарубежных мастеровых людей и попытался с ними проехать на Русь, сам он был схвачен и посажен в тюрьму в немецком городе Любек, а многие нанятые им люди были казнены [1]. Можно сказать, что это были первые зарубежные санкции против России. Дело Шлитте послужило одной из причин Ливонской войны между Русью и Ливонской конфедерацией, в результате которой последняя лишилась суверенитета и прекратила свое существование. При Петре Первом ситуация была несколько иной – царь сам выезжал инкогнито в Европу и нанимался учеником к ведущим мастерам, чтобы лично постичь секреты многих ремесел.

<sup>1</sup> Владимир Путин принял участие в пленарном заседании форума АСИ «Сильные идеи для нового времени». URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/69039> (дата обращения: 01.05.2024).



Царь Петр с небольшой свитой под чужим именем работал в Германии, Голландии и Англии плотником, кузнецом, токарем, каменщиком, кораблестроителем. По результатам реформ Петра Первого в России была на европейский манер модернизирована армия, появились мощный флот, металлургия и производство вооружений [2].

Преодолеть технологическую зависимость от развитых европейских государств, а где-то и опередить Европу и США, на наш взгляд, удалось лишь Советскому Союзу. С одной стороны, общеизвестным является тот факт, что молодое государство рабочих и крестьян активно поддерживали видные американские предприниматели Генри Форд и Арнольд Хаммер, благодаря которым в СССР появились передовые западные технологии – оборудование для электростанций, автомобильные и тракторные конвейеры, производство металлообрабатывающих станков, технологических линий, оборудование для метрополитена и т. д. Эффективно управлять появившимися производственными предприятиями в Советском Союзе удавалось с помощью планирования и перераспределения ресурсов между различными отраслями народного хозяйства [3]. Договорное сотрудничество с американскими предпринимателями, использование передовых технологий и методов управления в короткий срок подняло промышленность Советского Союза на достаточно высокий уровень<sup>2</sup>. С другой стороны, благодаря определенной изоляции от развитых стран Европы (Великобритании, Германии, Франции) в СССР появлялись автономные, уникальные технологии, не зависящие от зарубежных производителей и не имевшие аналогов, например производство военной и гражданской авиационной техники, многих видов вооружений, в том числе ядерного оружия, производство оборудования для железных дорог, морских и речных судов, в том числе на подводных крыльях, промышленность строительных материалов, отечественные легкая, пищевая промышленность и т. д. Реформируемая Российская Федерация после распада СССР и рыночных реформ 1992 г. стала интегрироваться в мировое хозяйство и вместо собственного производства предпочла закупки необходимой продукции за рубежом.

<sup>2</sup> Советский Союз, который построил Хаммер. URL: <https://www.bigness.ru/articles/2012-05-22/hummer/134664/> (дата обращения: 02.05.2024).

В настоящее время, в связи с обострением мировой политической нестабильности и введением многих пакетов санкций против РФ и отдельных системообразующих отраслей российского бизнеса ведущие мировые державы вновь не поставляют в Россию инновационные изделия и многие виды сложного оборудования, те же самолеты, автомобили, сельскохозяйственную технику, оборудование для разработки сырьевых месторождений, компьютерную технику, средства связи, программные продукты и т. д. Некоторые виды критически значимой для России продукции наша страна ввозит по системе параллельного импорта, в обход существующих санкций, а некоторые виды продукции, как симметричный ответ, запрещены к вывозу из России. Поэтому в РФ вновь встает вопрос о технологическом суверенитете, о производстве российских аналогов критически важных для народного хозяйства изделий, что, в свою очередь, во многом обусловлено инновационным типом современного экономического роста [4]. На наш взгляд, технологический суверенитет – это развитие собственной научно-исследовательской и промышленной базы, это отечественные компетенции в производстве высокотехнологичной продукции и подготовка соответствующих данным задачам кадров, это социальная деятельность по открытию высокопроизводительных рабочих мест с достойной оплатой труда. И многое в этом направлении уже делается.

Для практического анализа возьмем авиационную отрасль. В далеком 2005 г. российская власть, желая застраховать себя от возможных рисков, собрала воедино «осколки» советской авиационной промышленности и создала ОАК – Объединенную авиастроительную корпорацию. ОАК была создана по инициативе Президента РФ как государственная корпорация, в нее вошли испытывающие финансовые проблемы российские авиационные заводы, и она получила финансовую поддержку из бюджета. Но одно дело – сохранить предприятия и совсем другое дело – развивать их, возрождать отечественные пассажирские самолеты марки Ту-, Ан-, Ил-, выполнявшие в Советском Союзе внутренние и международные рейсы, выдерживать конкуренцию с ведущими западными авиационными брендами. Президент РФ В. В. Путин показал личный пример – статус борта № 1, на котором летает Президент России, имеет самолет Ил-96-300, произве-



денный на Воронежском авиационном заводе. Было организовано производство российских самолетов «Сухой Суперджет». Однако отечественные авиаперевозчики при поддержке либерального блока Правительства РФ продолжали массово закупать импортные пассажирские самолеты марок «Боинг», «Аэрбас», «Бомбардье». В результате после введения санкций ситуация чуть было не стала катастрофической, когда производители западных самолетов перестали поставлять запасные части и проводить техническое обслуживание машин. В авиации остро встала проблема импортозамещения. России в настоящее время необходимо примерно триста новых самолетов, на эти цели из государственного бюджета выделены огромные деньги. В январе 2023 г. Владимир Путин на совещании раскритиковал профильного вице-премьера, министра промышленности и торговли Дениса Мантурова за медленную работу по размещению заказов на отечественных предприятиях.

Например, при отсутствии поставок в Россию самолетов ведущих зарубежных производителей «Боинг» и «Аэрбас» в стране встал вопрос о возрождении самолетов российских авиационных марок «Ил» и «Ту», а также о производстве новых, современных самолетов «Сухой Суперджет» и «МС-21» на полностью российской технологической основе. В частности, дело касается авиационных турбовентиляторных двигателей ПД-14, серийные поставки которых на российские предприятия авиапрома начались в 2024 г. Об этом заявил на Международной выставке-форуме «Россия» 18 января 2024 г. заместитель генерального директора Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК, входит в государственную корпорацию «Ростехнологии») по стратегии и проектному управлению Михаил Ремизов<sup>3</sup>.

Российские судостроительные верфи в данный момент строят около 60 речных судов, сообщил первый замглавы Минпромторга РФ Василий Осмаков в ходе Дня машиностроения на Международной выставке-форуме «Россия». Всего в России до 2028 г. планируется построить 260 гражданских судов с привлечением средств Фонда национального благосостояния (ФНБ). Развитие данной отрасли поможет оживить такую важную социальную сферу, как внутрен-

ний туризм в Российской Федерации<sup>4</sup>. При этом развитие внутреннего туризма рассматривается как альтернатива внешним поездкам и соответствующим финансовым тратам граждан РФ за рубежом.

Следующая аналогичная проблема – производство сельскохозяйственной техники, в частности тракторов. Американские и немецкие тракторы в Российскую Федерацию в настоящее время не поставляются. Положительным моментом является импорт в РФ тракторной техники из дружественной Беларуси. Очень хорошо, что государственная власть сумела сохранить тракторный завод в Санкт-Петербурге, на котором производят легендарные трактора «Кировец» новых модификаций, работает молодой динамичный коллектив, применяются новые технологии. Однако на других тракторных заводах России ситуация не такая благополучная. Завод в Волгограде (производство тракторов «ДТ») разрушен, завод в Рубцовске (производство тракторов «Алтаец») разрушен, завод во Владимире (производство тракторов «Владимирец») находится в тяжелом финансовом состоянии, на завод в Петрозаводске (производство тракторов «Онежец») в настоящее время заходит белорусский инвестор, чтобы финансово поддержать предприятие и снова запустить производство техники. А ведь производство тракторов напрямую связано и с Саратовской областью, первый гусеничный трактор был произведен Федором Блиновым в 1879 г. именно в нашем регионе, и затем его ученик Яков Мамин выпускал тракторы в городе Марксе на предприятии «Волгадизельаппарат». Сложная техника на базе тракторной ранее выпускалась на заводах городов Маркса и Балакова Саратовской области, в настоящее время данные производства и технологические компетенции утрачены.

Петербургский тракторный завод при поддержке федерального Фонда развития промышленности запустил производство деталей для сельскохозяйственной, строительно-дорожной и коммунальной техники в 2024 г. Об этом сообщил председатель комитета по промышленной политике, инновациям и торговле Санкт-Петербурга Кирилл Соловейчик. Общий объем инвестиций в проект составил 10 млрд руб. Ранее, в 2023 г., Петербургский завод запустил новые модели техники с системами точного

<sup>3</sup> Серийные поставки двигателей ПД-14 начнут в 2024 году. URL: <https://www.vesti.ru/finance/article/3758511> (дата обращения: 02.05.2024).

<sup>4</sup> В Минпромторге РФ назвали число речных судов, строящихся на российских верфях. URL: <https://ria.ru/20240118/suda-1922067071.html?ysclid=lvlpuc67b545608581> (дата обращения: 02.05.2024).



земледелия, навигации и автопилотирования отечественного производства<sup>5</sup>. В отличие от многих отечественных машиностроительных предприятий, трудовой коллектив тракторного завода в Санкт-Петербурге достаточно молодой, оплата труда – достойная, на предприятии большое внимание уделяется инновационной деятельности, созданию безопасных условий и повышению производительности труда.

Акционерное общество «РЖД» в 2023 г. приобрело 557 локомотивов отечественного производства. «В 2023 году ОАО «РЖД» направило на обновление тягового подвижного состава 129 млрд рублей. В распоряжение российских железных дорог поступило 557 локомотивов. Все они – отечественного производства», – сказано в сообщении компании<sup>6</sup>. Всего компанией было закуплено 310 электровозов, в том числе 282 грузовых, и 247 тепловозов, из них 4 новых пассажирских тепловоза ТЭП70БС. Парк грузовых тепловозов также пополнили 12 новых импортозамещенных локомотивов серии ЗТЭ28. В РЖД отметили, что 209 новых машин пополнили парки локомотивных депо Восточного полигона и работают в следующих депо: Абакан (Хакасия), Чита (Забайкальский край), Смоленино (Приморский край), Комсомольск (Хабаровский край) и Зима (Иркутская область). В 2022 г. холдинг направлял на обновление тягового подвижного состава свыше 89 млрд руб. Работа в системе «Российских железных дорог» считается в России престижной, для компании характерен хороший социальный пакет и устойчивая система служебно-профессионального продвижения, открытых социальных лифтов, сохранившаяся во многом со времен СССР.

Производство высокотехнологичной гидравлики с объемом инвестиций 4,9 млрд руб. запустили в Екатеринбурге. Специальный инвестиционный контракт, направленный на запуск проекта, заключили вице-премьер – глава Минпромторга России Денис Мантуров, губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев и руководство производственного предприятия «Пневмостроймашина». «В Екатеринбурге запущено производство высокотехнологичной гидравлики. Реализация проекта позволит создать импортозамещающее производство поршневых

гидромашин и значительно увеличить долю продукции завода «Пневмостроймашина» на рынке гидравлики России. Объемы инвестиций в проект оцениваются в сумму порядка 4,9 млрд рублей», – говорится в сообщении Минпромторга РФ<sup>7</sup>. Задача создания новых высокопроизводительных мест для Урала, региона с самым большим количеством в России монопрофильных образований и градообразующих предприятий в них, находящихся в упадке, является весьма актуальной.

Большую роль в будущем технологическом развитии РФ призваны сыграть индустриальные парки. Например, промышленный технопарк для инновационных импортозамещающих предприятий в сфере машиностроения, приборостроения, легкой промышленности в ближайшие годы намерены построить в городе Череповце Вологодской области. На создание площадки и инженерной инфраструктуры планируется привлечь 1,5 млрд руб. из федерального, областного и местного бюджетов. «Промышленный технопарк в Череповце будет создан для будущих импортозамещающих производств в сфере машиностроения, приборостроения, легкой промышленности, обрабатывающих отраслей. Рассматриваются производства с инновационной и научной составляющей. Будет создана благоприятная технологическая среда для инновационных проектов», – сообщили в череповецком АНО «Агентство городского развития». – Все предприятия, зарегистрированные в Череповце и осуществляющие свою деятельность на территории города, могут стать резидентами территории опережающего развития (ТОР) «Череповец», получать льготы и преференции»<sup>8</sup>.

Отметим, что аналогичная деятельность ведется и в Саратове, где в настоящее время проектируется индустриальный парк «Столыпинский». Ожидается, что пул промышленных предприятий появится в течение двух ближайших лет на бывшем полигоне Саратовского военного института радиационной, химической и биологической защиты близ поселка Соколовый Гагаринского района. На неиспользуемой ныне площади в 84 гектара планируется разместить 22 производства с такими видами деятельности,

<sup>5</sup> Кировский завод переходит на автопилот. URL: <https://spb.vedomosti.ru/technology/articles/2022/07/21/932349-kirovskii-zavod-perehodit-avtopilot?ysclid=lvlut00si0916172699> (дата обращения: 03.05.2024).

<sup>6</sup> РЖД в 2023 году приобрели 557 новых отечественных локомотивов. URL: <https://tass.ru/ekonomika/19747111?ysclid=lvluzuk0mh589851981> (дата обращения: 04.05.2024).

<sup>7</sup> В Екатеринбурге построят новый завод по производству гидравлики. URL: <https://ekb.rbc.ru/ekb/freenews/624599479a7947d77189733d> (дата обращения: 04.05.2024).

<sup>8</sup> В Череповце построят технопарк для импортозамещающих производств. URL: <https://tass.ru/ekonomika/19747111?ysclid=lvluzuk0mh589851981> (дата обращения: 04.05.2024).



как машиностроение, производство транспортных средств, специальной техники и запасных частей, предметов бытовой химии, медицинской продукции, строительных материалов. В настоящее время идет подвод коммуникаций к промышленным площадкам, ведутся переговоры с потенциальными предприятиями-резидентами.

По мнению директора Центра развития Саратовской агломерации и промышленных парков Дмитрия Аяцкова, программа по возрождению региональной промышленности Саратовской области включает пять экологически чистых промышленных парков: «В настоящее время по всей России подано более трехсот заявок на создание парков. Порядка пятидесяти парков уже довольно успешно работают. Мы изучали их опыт. На территории Саратовской области планируется создать пять промышленных парков: два в Саратове, по одному в Энгельсе, Балакове и Балашове. Главное – найти землю промышленного назначения»<sup>9</sup>. При строительстве данных промышленных парков будут учтены интересы местных жителей, которых планируют приглашать на работу на открывающиеся производства. Также важен социальный аспект, выражающийся в благоустройстве близлежащих с парками территорий, строительстве новых социальных и инфраструктурных объектов для нужд населения.

Вопросы технологического развития должны находиться во главе угла российской внешней и внутренней политики. В настоящее время, в непростой для нашей Родины период нужно строить такую экономику, которая бы не зависела от ведущих мировых технологических акторов, недружественных России стран, позволяла бы насыщать внутренний рынок важной для экономики продукцией, успешно поставлять передовые образцы продукции на экспорт, добиваться полного технологического и экономического суверенитета Российской Федерации в глобальном мировом хозяйстве. А для этого нужно как генерировать, создавать новые технологии, так и возрождать лучший опыт наших великих предшественников, инженеров и изобретателей Российской империи и Советского Союза. Отметим, что одним из безусловных достижений СССР в 1930-е гг. было открытие большого количества крупных и средних промышленных предприятий с одновременным улучшением социальных условий жизни работников, повышением уровня

их образования и трудовой мотивации, что позволило в кратчайшие сроки преобразить страну и сделать ее индустриальной, передовой с экономической и социальной точек зрения.

Следующая важная проблема – производство легковых и грузовых автомобилей. В 2012 г. в Москве был обанкрочен и закрыт автомобильный завод имени Лихачева – легендарный «ЗИЛ», площади были застроены жильем и спортивными объектами. В России было ликвидировано производство легковых автомобилей «Волга», «Иж» и «Москвич», потребительский спрос до 2022 г. удовлетворялся импортными автомобилями, которые в настоящее время не поставляются. Реальное производство отечественных легковушек осталось только на АВТОВАЗЕ и Ульяновском автозаводе. В настоящее время на завод «АЗЛК» зашел китайский инвестор, который выпускает одноименные автомобили «Москвич» полностью по китайской технологии, стоят такие автомобили достаточно дорого – от 2,5 млн руб. Ведутся переговоры о поставке на российский рынок иранских легковых автомобилей, о строительстве Исламской Республикой Иран автомобильного завода в городе Елабуга Республики Татарстан<sup>10</sup>.

На наш взгляд, то, что делается органами государственной власти в настоящее время, надо было сделать уже давно. Либеральная экономическая политика, проводимая в 1990-е гг., привела к упадку многих ведущих производственных предприятий РФ, к банкротству и ликвидации многих заводов с многолетней историей. Были запущены негативные процессы, выражающиеся в деиндустриализации и массовом банкротстве предприятий, в сокращении и ликвидации рабочих мест, в снижении уровня жизни, ухудшении демографических и иных социальных показателей. Данный спад во многих сферах и отраслях народного хозяйства не удастся преодолеть до сих пор. Безусловно, под влиянием политических событий в настоящее время трансформируются и экономические, торговые отношения, развитые страны «коллективного Запада», занимающие явно недружественную позицию по отношению к Российской Федерации, прекратили поставки многих видов критически важной для экономики и социальной жизни страны техники. В современных условиях в полный рост встает проблема импортозаме-

<sup>9</sup> Дмитрий Аяцков анонсировал создание второго промышленного парка в Саратовской области. URL: <https://www.saratov.kp.ru/online/news/5474946/> (дата обращения: 05.05.2024).

<sup>10</sup> Iran Khodro объединится с Saipa и будет выпускать автомобили в Елабуге. URL: <https://www.avtovzglyad.ru/avto/avtoprom/2023-02-09-iran-hodro-obedinjaetsja-s-saipa-i-budet-vypuskat-avtomobili-v-elabuge/> (дата обращения: 05.05.2024).



щения, производства отечественных аналогов зарубежных машин, станков, оборудования, самолетов, автомобилей, других видов сложных изделий, возрождения отечественной индустрии, подготовки современных кадров для нее, регулярного мониторинга технико-эксплуатационных параметров выпускаемой продукции [5].

Таким образом, проблемы импортозамещения и технологического суверенитета в РФ очень актуальны. Российские заводы и производство высокотехнологичной продукции на них необходимо возрождать, социальное обеспечение и уровень жизни в местах размещения современных производств и предприятий – выводить на новый, соответствующий ведущим мировым стандартам уровень, к чему активно призывает регионы федеральная власть. Деньги на данные цели в государстве есть. Обеспечение технологического суверенитета нашей страны прямо повлияет на политический и экономический суверенитет, на создание новых рабочих мест с достойной оплатой труда, на положительное протекание социальных процессов и демографическую составляющую. Пока же Президент РФ недоволен деятельностью профильных министерств и ведомств. На наш взгляд, Российской Федерации необходима «Индустриализация – 2.0»<sup>11</sup>, причем в совершенствовании

<sup>11</sup> Индустриализация 2.0: почему Москва вновь фокусируется на промышленности. URL: <https://www.forbes.ru/partner-article/447521-industrializacia-2-0-pocemu-moskva-vnov-fokusuetsa-na-promyslennosti?ysclid=lvve4j0k1977438928> (дата обращения: 05.05.2024).

производственной и социальной сфер нужно действовать решительно и быстро. Необходимо возрождение и динамичное развитие российской промышленности, данным процессам просто нет альтернативы. Вспомним крылатую фразу немецкого канцлера Отто фон Бисмарка: «Русские долго запрягают, но быстро погоняют». Однако, безусловно, все тренды развития экономики и отечественного производственного сектора покажут ближайшие годы, которые будут очень непростыми для Российской Федерации.

### Список литературы

1. Таймасова Л. Ю. Дело Шлитте // Новый исторический вестник. 2008. № 1 (17). С. 30–38. EDN: KXZCBN
2. Кочиева М. Г. Наставники Петра. Царь-реформатор учился даже у своих противников // Санкт-Петербургские ведомости. 2023. № 104 (7433). URL: <https://spbvedomosti.ru/news/nasledie/nastavniki-petra-tsar-reformator-uchilsya-dazhe-u-svoikh-protivnikov/> (дата обращения: 01.05.2024).
3. Прохоров А. П. Русская модель управления. М. : Изд-во Студии Артемия Лебедева, 2024. 496 с.
4. Салимянова И. Г., Валиахметов И. Р. Инновационный менеджмент : учеб. пособие / под общ. ред. А. Г. Бездудной. 2-е изд., доп. и перераб. СПб. : Изд-во СПбГЭУ, 2023. 265 с.
5. Спиридонова Е. А. Управление инновациями : учебник и практикум для вузов. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Юрайт, 2024. 314 с. (Высшее образование).

Поступила в редакцию 17.11.2024; одобрена после рецензирования 02.12.2024; принята к публикации 03.12.2024; опубликована 28.02.2025  
The article was submitted 17.11.2024; approved after reviewing 02.12.2024; accepted for publication 03.12.2024; published 28.02.2025