

35 → ПЕРЕДОВЫЕ ИДЕИ В настоящее время производитель ведет работы по созданию двигателя ВК-650В взлетной мощностью 650 л. с., предназначенного для эксплуатации в составе российских вертолетов легкого класса Ка-226Т, вертолетов Ансат-У, VRT-500 и зарубежных «одноклассников». «Прорабатываются вопросы по возможности сертификации двигателя ВК-650В с деталями, изготовленными с помощью метода 3D-печати», — говорят в «ОДК-Климов».

«Модернизация и разработка новых двигателей — например, создание ВК-650В — говорит о готовности соответствовать высоким требованиям, в том числе имея возможность в перспективе нарастить экспортный потенциал», — говорит Евгений Миронюк, аналитик «Фридом Финанс».

Еще один двигатель, ВК-1600В, разрабатывается для вертолета Ка-62. В настоящее время ведутся работы по созданию двигателя-демонстратора для проведения стендовых испытаний. Запуск серийного производства данных двигателей ожидается в 2023 году.

ДВИГАТЕЛИ БУДУЩЕГО По мнению экспертов, будущее — за гибридными двигателями. «Кроме того, при создании двигателей должны использоваться инновационные материалы и аддитивные технологии, сокращен производственный цикл изделий, оптимизирована их конструкция», — комментирует исполнительный директор АО «ОДК-Климов» Александр Ватагин. В части систем автоматического управления (САУ) будет применяться искусственный интеллект, который помогает при эксплуатации предсказывать развитие нештатных ситуаций и предупреждать их.

«В августе 2020 года в ОДК инициирован проект по созданию демонстратора гибридной силовой установки (ГСУ). Проект нацелен на получение компетенций в части создания элементов гибридной установки и последующей их интеграции в единую систему. Полученный опыт позволит в рамках ОКР создать линейку силовых установок под требуемые рынком платформы. По результатам научно-исследовательской

работы по созданию демонстратора гибридной силовой установки предусмотрена потенциальная возможность совместной ОКР ГСУ для легких БЛА, в том числе вертолетного типа», — говорят в АО «ОДК-Климов». Использование ГСУ позволит снизить расход топлива, увеличить ресурс и надежность силовой установки, повысить безопасность полетов.

И НЕ ТОЛЬКО ВЕРТОЛЕТЫ С точки зрения использования продукции «ОДК-Климов» в самолетостроении ключевым драйвером роста объема производства можно ожидать выход в серию самолетов Ил-112В и Ил-114-300, которые должны прийти на смену изношенного парка Ан-24 и Ан-26, а также направлены на развитие региональной авиации. Так, в «ОДК-Климов» планируется производство двигателей ТВ7-117СТ и ТВ7-117СТ-01 для Ил-112В и Ил-114-300 соответственно. В конце 2020 года на аэродроме ЛИИ им. Громова в Жуковском гражданские двигатели ТВ7-117СТ-01 впервые под-

няли в небо новый пассажирский региональный турбовинтовой самолет Ил-114-300. Президент РФ Владимир Путин назвал это событие большим достижением.

Кроме того, совсем недавно совершил свой второй полет легкий военнотранспортный самолет Ил-112В, создаваемый по заказу Минобороны России.

В числе продукции АО «ОДК-Климов» есть и самолетные турбореактивные двигатели для истребителей марки МиГ: МиГ-29, МиГ-29К, МиГ-35. На МиГ-29 устанавливаются двигатели РД-33, для МиГ-29К и МиГ-35 предназначены двигатели РД-33МК. АО «ОДК-Климов» является разработчиком данных двигателей, серийное производство осуществляется на другом предприятии ОДК — АО «ММП им. Чернышева».

Благодаря климовским моторам истребители приобретают высокие эксплуатационные характеристики и маневренность. Знаменитая пилотажная группа «Стрижи» выступает именно на самолетах МиГ-29 с двигателями РД-33. ■

В ПОИСКАХ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО РЕСУРСА

ПОКА ОДНИ ЭКСПЕРТЫ БЬЮТ ТРЕВОГУ, ЧТО ЭКОНОМИКА СТРАДАЕТ ОТ ОТСУТСТВИЯ ИНОСТРАННЫХ ТРУДОВЫХ МИГРАНТОВ, ДРУГИЕ УВЕРЕНЫ, ЧТО НЕ ТАК СТРАШЕН ЭТОТ ДЕФИЦИТ, КАК О НЕМ ГОВОРЯТ. ВГ РАЗБИРАЛСЯ, КАК РЕШАЕТСЯ ПРОБЛЕМА. ПОЛИНА МАКАРОВА

Сегодня в обсуждении рынка труда довольно часто звучит мнение, что из-за ограничений, связанных с пандемией, многие отрасли, где высокий процент занятых — трудовые мигранты, ощутили

кадровый дефицит. Речь идет о строительстве, торговле, общепите, ЖКХ. На недавней встрече президентов России и Таджикистана было заявлено, что только стройки недосчитались 1,5 млн рабочих.

И это, по словам представителей российских властей, тормозит развитие многих амбициозных проектов в стране.

Впрочем, существует мнение, что не так страшен дефицит, как его малюют.

Во-первых, помимо иностранных трудовых мигрантов, в этих отраслях, например в общепите, были заняты и россияне, ищущие работу в более обеспеченных ею регионах. После пика пандемии многие из них либо возвращаются на работу, либо продолжают трудиться удаленно, если это возможно, говорят кадровики. По данным hh.ru, российский рынок труда постепенно восстанавливается: с начала 2021 года по всей стране работодатели разместили почти 3 млн вакансий, что на 54% больше, чем за тот же период годом ранее. «При этом каждая пятая вакансия размещалась московскими работодателями, на втором месте по числу вакансий традиционно — Санкт-Петербург (более 8% вакансий), на третьем месте — Краснодарский край (7% вакансий)», — уточнили в пресс-службе HeadHunter по Северо-Западу.

Во-вторых, в разгар пандемии российские власти дали возможность иностранным гражданам, нелегально работающим в РФ, легализоваться без правовых последствий для них. Сегодня общий дефицит трудовых мигрантов, например в Петербурге, специалисты комитета по труду и занятости населения города оценивают с учетом приостановления работы некоторых компаний и проектов в 50 тыс. человек. Наибольшую потребность в работниках испытывают предприятия сферы строительства, обрабатывающие производства, торговля, транспортировка и хранение, гостиничный и ресторанный бизнес, сфера услуг, ЖКХ. Если накануне пандемии в экономике города были заняты 3,048 млн человек, то по состоянию на начало мая — 3,017 млн человек. → 66



ПРОБЛЕМА ДЕФИЦИТА КАДРОВ СИСТЕМНАЯ, ОДНИМ ТОЛЬКО ВОЗВРАЩЕНИЕМ ИНОСТРАННЫХ ТРУДОВЫХ МИГРАНТОВ ЕЕ НЕ РЕШИТЬ

РЫНОК ТРУДА