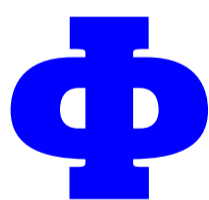


МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК УДРУЧАЕТ



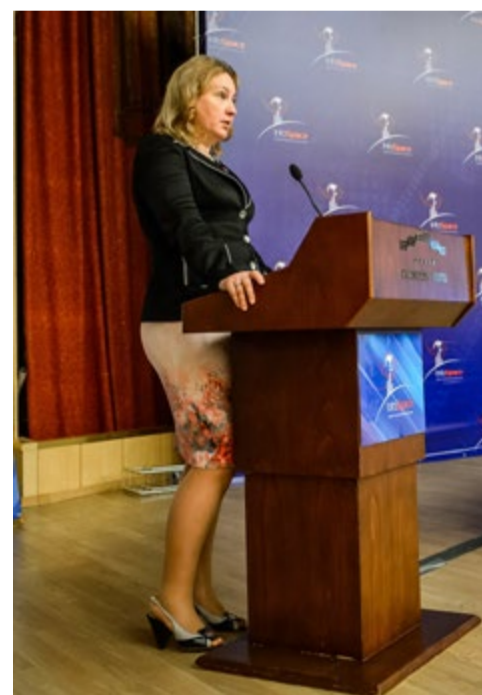
Георгий ШИБАНОВ,
доктор технических наук
профессор,
заслуженный деятель науки
и техники РФ,
генерал-лейтенант в
отставке

26 марта 2014 г. в Москве проходил V Форум инновационных технологий InfoSpace 2014: (Президент-отель, ул. Б. Якиманка, 24 <http://www.forum-infospace.ru/index.php/o-proekte/forum-innovatsionnyh-tehnologiy-infospace.-o-forume.html>). Журнал «Авиапанорама» вновь, как и в 2013 году, выступал официальным информационным партнером проходившей в его рамках секции «Перспективы развития авиакосмической отрасли России».



Форум был открыт председателем Комитета ТПП РФ по содействию модернизации и технологическому развитию экономики России Поповой Е.В. В своём вступительном слове она отметила, что многие необходимые для развития РАН и промышленности законы инициированы в прошедшем году. Особое внимание обратила на ГК «Ростехнологии» как корпорацию, которая очень печётся о совершенствовании высоких технологий и выступает за поддержку бизнеса, в том числе и авиационно-космического.

Всего на пленарном заседании были заслушаны 11 докладов. Вместо заявленного в программе Форума министра Ливанова Д.В. выступил директор Департамента науки и технологий Министерства образования и науки РФ Салихов С.В.



Он поведал аудитории, что ведомством завершен первый этап модернизации фундаментальной науки и образования с учётом потребностей бизнеса. Более 30 процентов учреждений науки и образования переведены на самофинансирование. Призвал бизнесменов к усилению финансирования процесса образования, к дальнейшему созданию частных элитарных школ типа «Ломоносовской школы». Его очень радует то, что «среди клиентов школы чиновники высшего ранга, владельцы российских и зарубежных компаний, наиболее успешные представители шоу-бизнеса, топ-менеджеры крупнейших компаний». Создан фонд поддержки науки (до 13 млрд руб.) и введено конкурсное финансирование по его использованию. Организован ежегодный мониторинг организаций РАН. О том, какими критериями руководствовались в процессе мониторинга министерство, приостановив работу 602 диссертационных советов, функционировавших успешно более чем в 400 учреждений РАН и около 200 учебных заведениях мирового уровня (в основном по физико-математическим, химическим, техническим наукам), осталось для аудитории глубокой тайной.

Глава представительства Европейского Союза в России – посол ЕС Вигаудас Ушацкас в своём выступлении указал на желание ЕС теснее сотрудничать с Россией во всех областях образования и науки. Выразил пожелание учёных ЕС, чтобы больше научных публикаций издавалось российскими учёными на языках стран ЕС (английском, немецком и т.д.). Ратовал за участие специалистов России в наиболее перспективных проектах стран ЕС, за более эффективное использование наших специалистов в интересах Запада.

Директор Департамента инновационного развития Министерства экономического развития РФ Шадрин А.Е. высказал сожаление о том, что бизнес с неохотой участвует в госпрограммах и не спешит их инвестировать. Указал, что крайне желательно привлекать к нашим разработкам иностранные фирмы и при проектировании техники, и при реализации проектов образования и науки. Провозгласил лозунг: «Господдержка бизнеса должна быть усилена». В заключение заявил, что наши образовательные программы должны стыковаться с теми программами, которые приняты на Западе (почему-то программы, существующие на Востоке, он не упомянул).

Вне программы Форума выступил **советник Президента РФ по вопросам развития интеграции в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан Глазьев С.Ю.** Он посетовал на то, что продолжается стагнация авиакосмической отрасли и связанных с ней других высокотехнологичных отраслей. Отметил, что 100 млрд долларов мы теряем ежегодно на контрактах с зарубежными странами. Нужно развивать свою технологическую базу без оглядки на то, что делают наши «благодетели» за рубежом. Удручает то, что «механизм реализации наших научно-технических разработок до сих пор хуже некуда!». Государство самоустранилось от проблем развития промышленности. Ориентируемся в основном на иностранную валюту, а посему работает только добывающая промышленность, а остальное всё на кредитах с упором на иностранщину. Трудно рассчитывать на подъём промышленности при кредитах с высокими ставками. Пока мы работаем в основном на сборке иностранных конечных продуктов машиностроения. 50 млрд долларов уходит ежегодно в офшоры без процентов, и столько же возвращается в Россию, но с большими процентами. Мы ежедневно теряем 2-3 трлн рублей на приобретение всяческих ценных бумаг. Надо освободить от непомерных налогов образование, НИР, ОКР. На валютные спекуляции у нас уходит более 40 % национального дохода, а в реальную экономику ничего не вкладывается.



Заместитель генерального директора и генерального конструктора ОАО «Российские космические системы» Перминов А.Н. остановился на трудностях создания многофункциональной космической системы, нацеленной на контроль перемещения опасных грузов, мониторинг крупных землетрясений, наводнений, своевременного оповещения о пожарах и техногенных катастрофах. Особенно это важно для Дальнего Востока и юга нашей страны. Пока финансирование зависло.

Вице-президент Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства ОПОРА РОССИИ Золотых Н.И. в своём выступлении отметила, что Россия находится по развитию среднего и малого бизнеса на 38-м месте в мире. Причём подавляющее большинство малых и средних компаний представляют не производственную сферу, а торговлю, туризм, гостиничный бизнес, автомобильный и речной транспорт. Например, в 2008 году малых и средних компаний производственной сферы было всего около 2,5 %, и лишь к 2014 году число их увеличилось до 7%. Однако, как правило, мелкие и средние компании не могут доводить свои разработки до полномасштабного внедрения без государственного финансирования проектов. Государство фактически самоустранилось от малого и среднего бизнеса. Незначительная часть малых и средних предприятий со своими ноу-хау получают поддержку инофирм, но эти ноу-хау оказываются в конечном итоге собственностью тех, кто оказал такую поддержку.

Начальник Департамента инноваций и стратегического развития ГК «Ростехнологии» Каширин А.И. порадовал аудиторию тем, что в последнее время идёт мощное ускорение в области создания новых структур по управлению промышленностью. В мире всё быстро меняется – создаются многие новые управляющие структуры не только у нас, но и за рубежом. Отметил, что в настоящее время инновационная система состоит из семи субъектов, но среди них лишь один субъект производственный, а остальные являются посредниками. Основные проблемы для промышленности он видит в налогообложении, конкурсах на выполнение госзаказа, в регистрации, в таможенных оформлениях и всяческих прочих бумажных делах, которые приводят к непомерному увеличению количества управленцев всех уровней.

Начальник Центра инновационного развития ОАО «РЖД» Корчагин А.Д. отметил, что в 1985 году РЖД фактически прекратили своё развитие и лишь с 2008 года были реализованы критические технологии, которые позволили в настоящее время перейти на полное самофинансирование. И сейчас к ним из госбюджета деньги не поступают. Вместе с тем в отрасли реализуется более 30% ФППИ (в других отраслях менее 10%). Почти 50% учёных, занятых в НИИ и ОКБ ОАО «РЖД», имеют возраст до 30 лет.

Заместитель генерального директора ООО «Панасоник Рус» Масато Накамура считает, что их фирма может инвестировать многие проекты по радиоэлектронному оборудованию. Доложил о том, что фирма взяла на себя информационное обеспечение олимпиады в Сочи, в том числе она выполнила всё телевизионное наблюдение и обеспечила бесперебойную работу телевидения. Выразил желание фирмы работать в России с любыми компаниями в области развития информационных технологий, в подготовке специалистов по информационным системам в ВУЗах и на специальных курсах при любых предприятиях любых форм собственности.

Вице-президент Торгово-промышленной палаты РФ Курочкин Д.Н. остановился на роли, которую играет ТПП РФ в модернизации экономики России. Отметил, что руководство ТПП РФ подходит комплексно к изучению различных экономических моделей развития промышленности. Констатировал факт плохого взаимодействия крупных предприятий с мелкими и средними предприятиями, они никак не могут найти общий язык. Плохо обстоит дело с ценообразованием. Удивлялся тому, что частник не желает инвестировать проекты оборонного комплекса. Выразил надежду на то, что частное предпринимательство всё же повернётся лицом к оборонному комплексу, поскольку последний

является локомотивом всей промышленности.

Директор Российского фонда технологического развития Рогачёв М.Б. коротко остановился на роли возглавляемого им фонда в системе государственной поддержки инновационного развития промышленности. Основной вывод из сказанного им сводится к тому, что вывести промышленность из тупика можно лишь, имея единый фонд беспроцентного финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

На заседании **специальной секции «Перспективы развития авиакосмической отрасли России»** присутствовало 30 экспертов, из которых по запланированной тематике выступило всего пятеро. Было также два внеплановых выступления.

Статс-секретарь – заместитель руководителя Федерального космического агентства (Роскосмос) Лысков Д.В. остановился по существу на том, что было на пленарном заседании озвучено Перминовым А.Н., но, к сожалению, ничего не сообщил о тех проблемах, которые возникли между Роскосмосом и вновь созданной управляющей структурой ОАО «Объединённая ракетно-космическая корпорация».

Главный конструктор НП МСК «ОКБ Авиационно-космические производственные системы» Скороделов В.А. отметил, что стоимость выведения на орбиту одного килограмма полезного груза установилась в 10 тыс долларов, и это предел при использовании одноразовых пусков ракет-носителей. Снизить этот показатель можно лишь при использовании многоразовых авиационно-космических систем. Обратил внимание на многоразовую систему США X-37. Недавно, как 18 лет назад «Буран», X-37 совершил в автоматическом режиме мягкую посадку по-самолётному, находясь перед этим в течение 1,5 лет на орбите. Благодаря колоссальным успехам в материаловедении, двигателестроении и электроники масса и размеры X-37 оказались почти на порядок меньше, чем соответствующие параметры «Бурана». Он с болью заметил: «Мы преступно относимся к тому опыту, который был накоплен нашими специалистами при реализации проекта «Энергия-Буран». Авиационно-космическая деятельность должна быть востребована в России. Нам необходимо создавать управляющую государственную структуру типа NASA или авиационно-космического управления в составе министерства авиации.

Председатель Комитета ТПП РФ по развитию авиационно-космического комплекса Белоусов А.Н. сделал доклад о состоянии малой авиации России. Всячески разрекламировал, даже с использованием короткометражного кинофильма, канадский самолёт на 19 пассажиров. Предложил закупить 40 машин. Будучи в Канаде, он об этом предварительно договорился. Считает, что эти 40 самолётов можно было раздать по регионам, и каждый регион пусть дорабатывает их по своим требованиям. На мой вопрос о том, почему ему не нравятся наши региональные самолёты типа Су-80 и Ан-38, серийный выпуск которых был прекращён на Комсомольском и Новосибирском заводах – он предпочёл не отвечать. Правда, в конце заметил, что, наряду с канадским, нам нужен, конечно, и самолёт типа Ан-74.

Директор по развитию бизнеса космических технологий и телекоммуникаций Фонда «Сколково» Пейсон Д.Б. говорил о том, что экономически целесообразно, чтобы у производителей ракетной и космической техники была полная рыночная свобода. Что же касается государства, то оно должно выступать лишь в качестве гаранта качества и закупок. Был очень доволен, что его задумка о создании ОАО «Объединённая ракетно-космическая корпорация» поддержана Президентом РФ.

Директор научно-технического центра ОАО «ОАК» Каргопольцев В.А. много говорил о безопасности полётов в гражданской авиации. Заявил, что основа обеспечения безопасности полётов – это стандартизация. Отметил: «Авиация – локомотив всей экономики страны!». В качестве такого «локомотива», по его мнению, выступают, во-первых, самолёты «Сухой-Суперджет-100» и МС-21. По его мнению, государству их и надо поддерживать в первую очередь.



В конце заседания секции слово было предоставлено мне. Я напомнил аудитории о том, что 26 февраля 2014 года состоялось заседание Рабочей группы по авиационной деятельности Экспертного совета председателя военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ. На данном заседании, учитывая стратегию высшего руководства России, направленную на усиление роли государственного регулирования в авиационной отрасли, было принято решение:

1. Объединить все существующие ныне разрозненные авиационные структуры управления в министерство авиации РФ в целях реорганизации государственного администрирования авиационной и авиационно-космической деятельности. Данное министерство должно нести ответственность за всю такую деятельность страны, начиная с перспективного стратегического планирования её развития и финансирования конкретных проектов, заканчивая утилизацией отработавших свой ресурс изделий и содержанием в исправном состоянии всей наземной инфраструктуры аэродромов (аэропортов).

2. Вернуть статус Генерального конструктора в тех полномочиях и ответственности, которые имели место до 1992 года, когда само имя Генерального конструктора было самой добросовестной рекламой проектируемых изделий. Вернуться к системе управления, разработки и создания новой авиационной техники генеральными конструкторами, наделив их вновь необходимыми финансово-координирующими правами и ответственностью за весь жизненный цикл создаваемых образцов новой авиационной (авиакосмической) техники.

3. Программы развития авиационной промышленности должны быть государственными и финансироваться непосредственно из госбюджета, а не через коммерческие банки-посредники. При этом финансироваться должны конкретные проекты, а не организации-посредники типа государственных корпораций со статусом коммерческих структур (ОАО «ОАК», «ОДК» и т.д.).

Всего в упомянутое решение, кроме озвученных мною трёх пунктов, вошло ещё 14 пунктов предложений, детализирующих первые три. В частности, наряду с другими Управлениями в состав министерства авиации предложено включить Управление гражданской авиации и авиационно-космической деятельности. С целью экономии времени они озвучены не были, но переданы на бумажном носителе председателю Комитета ТПП РФ по содействию модернизации и технологическому развитию экономики России Поповой Е.В. для включения их в проект решения Форума. **АИ**