

Секция №5

«Машиностроение - важнейший драйвер экономического роста»

Ведущий/модератор:

Воронин Геннадий Петрович - Президент Всероссийской организации качества, главный редактор журнала «Стандарты и качество»

Докладчики:

Бабушкин Всеволод Петрович, Заместитель директора Департамента транспортного и специального машиностроения Министерства промышленности и торговли РФ

Тема выступления: «Инновационное развитие и меры поддержки транспортной отрасли»

Платонов Валерий Михайлович, Председатель Комитета ТПП РФ по промышленному развитию, заместитель генерального директора ОАО «Научно-производственная корпорация «УРАЛВАГОНЗАВОД» имени Ф.Э.Дзержинского» *Тема выступления: «Экономические санкции, как стимул развития российской промышленности»*

Симонов Николай Николаевич, Врио министра промышленности, торговли и развития предпринимательства Новосибирской области

Тема выступления: «Государственная программа реиндустриализации промышленности Новосибирской области»

Гусельников Геннадий Геннадьевич, Первый заместитель Председателя, директор департамента по промышленной и научно-технической политике Межрегиональная ассоциация экономического взаимодействия субъектов Российской Федерации «Сибирское соглашение» (МААС)

Тема выступления: «Об опыте экономического взаимодействия регионов Сибири в сфере развития машиностроения»

Самодуров Георгий Васильевич, Президент Ассоциации «Станкоинструмент»

Тема выступления: «Состояние и перспективы развития отечественной станкоинструментальной отрасли. Импортзамещение в станкостроении»

Червяков Сергей Алексеевич, Заместитель технического директора по конструкторским разработкам ОАО «Уралмашзавод»

Тема выступления: «Импортзамещение в машиностроении»

Коровкин Игорь Алексеевич, Исполнительный директор НП «Объединение автопроизводителей России», Член Общественной палаты РФ

Тема выступления: «Реалии и перспективы автомобильной промышленности России»

Григорьев Сергей Николаевич, Ректор ФГБОУ ВПО МГТУ «СТАНКИН»

Тема выступления: «Система непрерывной подготовки конкурентоспособных инженерно-технических кадров для стратегически важных отраслей отечественной промышленности»

Кузелев Николай Ревокатович, Вице- президент РОНКТД – общероссийская общественная некоммерческая организация по неразрушающему контролю и технической диагностике

Тема выступления: «Проблемы взаимодействия ВУЗов, НИИ и АН РАН по подготовке научных кадров высшей квалификации»

Ганиев Ривнер Фазылович, Директор ФГБУН «Института машиноведения им. А.А. Благонравова», академик РАН

Тема выступления: «Волновые машиноаппараты в реализации прорывных технологий»

Гольдштейн Борис Григорьевич, Президент Ассоциации РАТПЭ

Тема выступления: «Восстановление национальной отрасли производства электроинструмента»

Эксперты:

Белых Игорь Кимович, Ответственный секретарь координационного совета отделений РСПП в Сибирском федеральном округе

Боков Александр Васильевич, Вице-президент НКО союз МРК "Подшипник"

Брыкин Дмитрий Михайлович, Заместитель начальника Управления контроля промышленности и оборонного комплекса ФАС

Варданян Сурен Оганесович, Вице-президент Московской ТПП

Викторов Михаил Николаевич, Старший научный сотрудник научно-исследовательского испытательного отдела ФГБУ «З ЦНИИ» Минобороны РФ

Гаруськина Любовь Ивановна, специальный корреспондент РИА «Стандарты и качество»

Глазунов Виктор Аркадьевич, Заместитель директора Института машиноведения им. А.А. Благонравова РАН

Головин Владимир Иванович, Директор НПО САУТ

Демчук Дмитрий Владимирович, Вице-президент Ассоциации «Станкоинструмент»

Дурухян Оганес Мнацаканович, Президент НКО союз МРК «Подшипник»

Клестов Виталий Аркадьевич, Генеральный директор ООО «Витал Идеал Солюшн»

Клюев Владимир Владимирович, Президент Ассоциации производителей диагностической техники «СПЕКТР-ГРУПП»

Косарев Олег Иванович, Заместитель директора Института машиноведения им. А.А. Благонравова РАН

Лесин Валерий Алексеевич, Ведущий научный сотрудник НИИ ЦБТ «З ЦНИИ» Минобороны РФ

Матвиенко Юрий Григорьевич, Заместитель директора Института машиноведения им. А.А. Благонравова РАН

Никитенко Сергей Михайлович, директор НО "Ассоциация машиностроителей Кузбасса"

Пурдин Сергей Викторович, Заместитель директора департамента - начальник отдела Министерство промышленности и топливно-энергетического комплекса Тульской области

Рототаев Дмитрий Александрович, Директор Инновационного центра Института машиноведения им. А.А. Благонравова РАН

Рунов Илья Леонидович, Руководитель группы управления машиностроения Департамента промышленности Внешэкономбанка

Савина Любовь Николаевна, Консультант Министерства промышленности, инновационных и информационных технологий Рязанской области

Сайфуллин Инсаф Шарифулович, Заместитель директора НЦНВМТ

Стариков Александр Федорович, Ведущий научный сотрудник научно-исследовательского испытательного отдела ФГБУ «З ЦНИИ» Минобороны РФ

Черноиванов Владимир Иванович, Генеральный директор "КТ Черноиванов и Компания ТМЗ" (Таганрогский Механический завод)

Стенограмма:

Воронин Геннадий Петрович: И чистых машиностроителей нет, да, все мы одна команда. Ну что, добрый день. Будьте добры, как в классе поднимите руку, кто меня видит первый раз. Спасибо. Тогда я представляюсь, Воронин Геннадий Петрович. Я последний министр Советского Союза судостроительной промышленности. Школу я прошел от рабочего до министра, не минуя ни одной ступеньки, как раньше мы проходили. Это у нас сегодня тема будет отдельно, маленькая кадровая тема, мы сегодня с Глазьевым обменялись еще раз на эту тему.

Вот эта программа ступенчатая коснулась всех нас того времени, вы знаете, подготовки кадров. Нельзя было приехать в Москву, если ты не прошел эти ступеньки. Там, допустим, рабочий, инженер, начальник цеха или начальник лаборатории, или мастер, главный инженер завода или замдиректора, директор завода, замначальника Главка, начальник Главка, замминистра, министр. Я считаю, вот та система, которая была она очень правильная система, почему? Кто из Минпромторга здесь? Вы. Всеволод Петрович, вы знаете... Я фамилии не буду называть ваших департаментов, но безусловно ребята хорошие, но как говорил Ельцин, не туда сели многие, понимаете, именно из-за того... На самом деле хорошие, но если бы кадровую политику, сегодня как раз Глазьев на пленарке, когда вы слышали, если мы не изменим кадровую политику вообще в целом в стране, то нам никакую ни модернизацию, нам ничего не провести, потому что так нельзя. Когда назначают нового руководителя, я всегда в Интернете смотрю его биографию. Если у тебя школы нет соответствующей, то возглавлять какой-нибудь, не важно институт, министерство – это хорошо, но победы вряд ли видать.

Итак, я профессор, доктор технических наук, доктор экономических наук – все в одном флаконе. Заслуженный машиностроитель, заслуженный инженер России. Я к чему это говорю, не для того, чтобы покрасоваться. Какие будут вопросы, вы потом мне зададите, любые. Насколько я могу вам ответить, я постараюсь ответить.

Я президент Всероссийской организации качества, первый президент, потому что я возглавляю эту организацию 12 лет уже, 13 лет. Я председатель Комитета торгово-промышленной палаты по качеству. У нас такой Комитет есть в Торгово-промышленной палате, вот мы с Валерием Михайловичем работаем как комитеты. Вот и все мое представление о себе.

Теперь наша тема. Когда вы будете выступать, значит, у меня сейчас в списке здесь 10 человек, 10 жертв. Мы не будем слушать, мы от души будем выступать, не докладывая, мы же перед друг другом не отчитываемся, верно же? Поэтому, я думаю, мы сегодня обсудим результат всех конференций, которые проводятся в этом доме и в других и так далее и так далее. Это результат резолюции, которые должны быть очень четкие, конкретные, без воды. Эти идеи наши, сообщества, и мы даем предложения. Некоторые не верят в итог наших сборищ, потому что говорят: «А вот они там что-то неправильно делают ни в Правительстве, ни в Аппарате Президента». Я вам приведу один маленький пример, ну может даже большой. Три года назад, если мы говорили слово «промышленная политика», нам говорили: «Никакой промышленной политики не будет». Это заявляли в Минпромторге, это заявляли в Минэкономразвитии, это заявляли в Минфине, это я вам вполне авторитетно заявляю. Так Валерий Михайлович?

Платонов Валерий Михайлович: И в правительстве.

Воронин Геннадий Петрович: И в правительстве сказали: «Нет и никогда». В результате вот этих мероприятий как и сегодня, конференций, резолюций, подписей. Мы там все профессора, академики подписывали, обращались. Сегодня закон о промышленной политике, вы знаете, сегодня в чтении прошло. Да, я еще бывший председатель Госстандарта, пять лет я был председателем Госстандарта, когда Министерство оборонной промышленности закрылось, и мне предложил возглавить Госстандарт Черномырдин, и я пять лет отдал Госстандарту. Конечно, я ратовал за закон о стандартизации, потому что закон по техническому регулированию, вы сами понимаете, он не

закрывал все проблемы. Вообще это только безопасность и больше ничего. Технари все знают, что это такое.

Официально мне в глаза Шувалов сказал два года назад: «Никогда не будет закона по стандартизации». И в Минэкономразвития сказали: «Никогда не будет закона о стандартизации». Но благодаря вам, сообществу, которые были конференции, я провел в ТПП два круглых стола. Мы прям расписали все по нотам, мы получили 800 замечаний вот от таких от вас, 430 где-то приняли и все-таки уломали и Правительство. И надо отдать должное министру промышленности, он сказал: «Да, мы убедились, что закон по стандартизации нужен». Ну а может ли машиностроение развиваться без закона о стандартизации – чушь какая-то. Сегодня закон о стандартизации находится также в Думе. Я не знаю, сегодня они будут... Ну, наверное, следующий, сейчас о промышленности. Это говорит о том, что надо все равно собираться, надо уметь слушать друг друга, и все полезные вещи из личного опыта искать, из научного опыта надо претворять в жизнь – я убежден в этом.

Под какими девизами мы сейчас живем. Ну, вот сейчас импортозамещение, машиностроителей как никого коснется импортозамещение. Всеволод Петрович, вот знаете, я лично занимался импортозамещением. Когда? Когда Советский Союз рухнул, и оборонный заказ в 10 раз, конечно, все страны СНГ не могли выполнять эту... им невыгодно экономически, не потому что они не хотели политически, да, им экономически невыгодно. И была поставлена задача: немедленно все перевести сюда. У меня были моменты такие, когда мы даже переводили кадры. Например, навигацией занимался институт «Норд» в Баку, Азербайджан. Этот вот авианосец «Адмирал Кузнецов» который. Что делать? Видим, что без специалистов невозможно, в Воронеж перевел, дали квартиры, специалисты, главные конструктора и так далее, ну и потом уже все остальное. Вот сейчас, когда я общаюсь... ну и так далее, я могу много примеров, не буду тратить время. В течение полутора лет я все перевел, жесткая была дисциплина, сетевые графики, конкретные ответственные лица и так далее.

Вы слышали сегодня на пленарном заседании, я хочу повториться, у нас, построив вертикаль власти, мы никак не построим вертикаль ответственности. Запомните, вот кто занимался, работал с главными конструкторами, мне пришлось с Челомеем работать, с Бакеевым и так далее. Всегда, если смотрят создание какого-то изделия, выпуск какой-то продукции – это сетевой график с 500 позиций в каждом графике, как говорится, лицо твое, фамилия, кто, когда начал и конец. И для того, чтобы состыковать все отрасли, были Межведомственные коррекционные Советы, любая новая техника, которая появляется... Появилось оптическое волокно на той заре, мы все собирались, я был председателем и замом – неважно кто, или там средство отображения, да, это новые вещи. Совет решает, как все это дело делать. Нет этих Советов, каждый, как говорится, в одиночку, каждое ведомство как бы решает свои задачи. Их надо немедленно возрождать.

Вот что касается импортозамещения, я понимаю так, что должно быть. Всеволод Петрович, что бы хотелось, ответите, все расскажите. Мы, объявляя всегда в отрасли, это касается машиностроителей, кто сделает... Министерство готовит перечень изделий и деталей, кто сделает из предприятий... а сегодня объявили: загрузка мощностей 50% - вы слышали. Я просто напоминаю, что сегодня было. Кто может сделать ничего не делать, как говорится. Я могу эти изделия сделать на своем заводе, потому что у меня есть загрузка. Это первое. И утверждается, поднимают директора руку и говорят: «Я эту сделаю деталь, я эту сделаю, я это изделие беру на себя».

Второе. Кто может сделать чуть-чуть модернизировав производство, купив станок, линию, но при той же технике, которая у него находится на заводе. Это вторая группа предприятий, которая будет заниматься вот этим импортозамещением.

Третья группа. Завод говорит: «Это моя номенклатура, но мне надо построить новый цех». Ну, например, у него нет чистого помещения, а так все есть, и станки. И четвертая группа говорят: «Надо строить новый завод». Понимаете, итак: без ничего, добавить станки оборудование, новый цех и потом уже новый завод. Если это все будет расписано по Министерству, по всем, все пойдет, тогда надо контролировать, запускать эти сетевые графики, и все пойдет. Вот я везде спрашиваю, ну покажите мне, о каком импортозамещении мы говорим, я директорам задаю вопрос, они что-то не говорят мне, что их вызвали и сказали: «Давай вот это, вот это, вот это». Или это в стадии сейчас находится обсуждения, да, может быть. Но надо идти, поверьте, из моего личного опыта, только таким путем. И сразу все можно распределить. Не так уж страшен черт. Это касается вопроса импортозамещения.

Теперь вопрос модернизации. Забыл сказать, вот импортозамещение, с чем столкнулись мы, и вы, если кто занимается этим делом, столкнетесь. Ты переносишь вроде... первый вопрос – документация. Что ты делаешь, или один к одному. Вот этот стакан берешь из этой страны и у себя делаешь. Это один момент. Но мы-то говорим: более совершенный должен стакан делать, логично? Мы же не можем повторять старье и так далее и так далее. А тут возникают вопросы кадровые. Вот сейчас часто задают вопрос: а что делать с кадрами? Вы тоже обсуждаете. Я придумал одну вещь, я не знаю, может, потом подтвердите, прав я или нет, может, какой-то новый алгоритм. Я считаю, что за кадры в каждом регионе отвечает губернатор, я убедился в этом. Я Шанцеву на эту тему, когда у него был.

Почему вы скажите, причем тут губернатор? Ну не Минпромторг будет заниматься кадрами или Минэкономразвития. Значит, у губернатора есть институты, есть ПТУ в губернии, и сосед у него губернатор есть, у него институты. Значит, если в губернии есть баланс, а потом поговорим о балансах вообще, о балансовой экономике, баланс – что ему нужно у себя на территории, тогда он может себе и готовить: договариваться с ректором, какие кафедры открыть и так далее. Если у него нет механиков, а есть энергетики, а у соседа наоборот, они могут поменяться, договорится и так далее. Все равно если губернатор будет раз или два раза в году докладывать Президенту страны, как он решает. А это вопрос номер один, кадровый, понимаете. Все остальное вторично, первично все-таки кадры, а потом уже станки, технологии. То тогда что-то можно сдвинуть. Если такой программы по кадрам у губернатора нет, то это сложность. Как решают... Из Питера есть кто здесь?

Муж.: Я из Питера.

Воронин Г.П.: С какого завода?

Муж.: У нас своя компания. Производим аналоги оборудования.

Воронин Г.П.: Значит, очень у вас хороший пример, потом можете взять. «Адмиралтейские верфи», вы все знаете, и там знаменитый директор Александров Владимир Леонидович, Герой России и так далее и так далее. Он приехал и говорит: «Я устал слушать вот эту говорильню про кадры». Кто-то что-то обещает, а он на заводе четко организовал: платил стипендию 20 тысяч рублей рабочим кадрам сначала, 20 тысяч рублей стипендию. Готовил молодых инженеров, просто запустил конвейер подготовки кадров, но это хорошо для большого предприятия, и он это смог, как говорится, и финансово. Но это один из выходов подготовки кадров, я считаю, это правильно. И рабочие, и инженерные кадры.

В моей жизни было, когда я только был молодым специалистом, меня пригласили преподавать в Ульяновске на машиностроительный завод Володарского, там электромеханический техникум, который специально в те времена, а какая разница, можно сейчас, техникум готовил специалистов для этого завода. Вот все специалисты, и нас приглашали инженеров читать лекции по тем программам, которые нужны этому заводу – логично. И сейчас мы иногда читаем в печати,

некоторые предприятия заключают договора с институтами, инженеры из заводов читают лекции в институтах, и это имеет большой плюс. Надо этот опыт перенимать? Безусловно. Потому что ждать, когда это раскочегарится, процесс построит государство, ПТУ там и так далее – это невозможно, этим надо заниматься.

Я уже время, по-моему, съел. Не могу как президент Всероссийской организации качества, два слова о качестве. Мы проводим массу мероприятий, конференций по качеству, смотрим, какие международные стандарты внедряются в серию ISO 9000, СМК 14, экология, техника безопасности 8000, 18000 охрана труда. Это все да, но дела, друзья мои, плохи. Честно вам говорю, дела с качеством... смотрите, сколько мероприятий, а если в целом посмотреть показатели, то качество все хуже, хуже и хуже.

И когда, конечно, мне задают вопрос: «Что делать, что делать-то, что вы делаете с качеством, почему все хуже и хуже?». Из личного опыта, качеством надо заниматься 24 часа в сутки, я убедился. Да, есть стандарты, да, есть то, есть се, но самое главное, как ты воспитываешь коллектив, заводской коллектив. Это надо все время... Качество оно в голове, если ты воспитаешь... Вот ты же чистишь зубы, моешь лицо – это есть качество. Если ты так на завод ходишь, на фабрику, неважно куда, и это у тебя уже в крови, тогда все... Ну если это в крови, то не только должен прочитать лекции. У нас из 100 сертификатов, у директоров которые висят, неважно, кто им делал, работает только 5, а 95 – это фикция. Это я вам вполне авторитетно заявляю, фикция.

Мы же жалуемся, что у нас колбаса плохая, тушенка не та, молоко разбавляют, и пошло, и поехало. Но мы же сами производители, сами потребители. Если мы не будем воспитывать коллективы свои, где мы работаем, то ничего не получится. Это трудно на самом деле, но другого алгоритма нет, ибо сегодняшние законы, которые у нас существуют, вы знаете: проверить предприятие в три года один раз, да до этого предупредить прокурора. Это циники. Ради народа придумали этот закон. Тогда ничего не получится, вы же понимаете. В три года раз если вы приходите ко мне, я в два с половиной года буду менять название своей компании. «Альфа» на «Бету», «Бету» на «Гамму», и никогда вы ко мне не придете, и никогда... Потом надо же предупредить и за две недели, что я к тебе приду. А я уже все, порядок наведу у себя. И что я проверяю, зачем я тогда прихожу, ведь проверка – это внезапность, и другого пути нет, поэтому пора переходить от слова не «кошмарить» бизнес, а не «кошмарить» потребителей. Все-таки потребитель король, давайте так. «Король» – это у немцев журнал «Король», как раз он для потребителей сделан.

Вот такие лохматые вещи я вам наговорил всякие. Это для затравки, может, вы что-то сейчас такое... и я вспомню, может, что-то. Поэтому я, когда встречаюсь с первыми лицами, ибо от первого лица зависит всё на предприятии. «А что, – скажите, – всё». А вся политика на предприятии зависит от первого лица. Я спрашиваю: «Внедряешь систему менеджмента качества?» Потому что на Западе это все уже пройденный этап, это все как само собой разумеющееся, да. А он, когда мне говорит, что не понимает, что написано в стандарте, это мне грустно. Потому что первое лицо должно владеть всей информацией. Если первое лицо не читает профессиональную литературу каждый день, это очень и очень плохо. Я говорю... журналу 87 лет «Стандарт и качество».

Кстати, хочу обратить внимание, кто не знает, два года уже по требованиям Таможенного Союза Европейской комиссии, значит, я отвел им 16 страниц. Сейчас покажу. 16 страниц, где они, Таможенный союз... посмотрите, Евразийская экономическая комиссия. Видите, вот специально: «Техническое регулирование в Таможенном союзе». Здесь для каждого предприятия все технические регламенты, все новшества, ответы на вопросы, у заводов масса вопросов, нестыковок, потому что очень сложно идет процесс гармонизации - Белоруссия, Казахстан. А тут еще ВТО, а тут ЕврАзЭС. Очень сложно. Я их представляю, потому что амбиции есть государственные. Казахи не признают наши законы, между нами говоря, мы их и так далее. И поэтому любой руководитель должен отслеживать, что же по нормативам работы, что же по стандартам и так далее и так далее.

Не думайте, что я рекламирую, я это чисто профессионально говорю. Нужен – пожалуйста. Это все добровольно. Но руководитель должен следить за этим делом. Поэтому вот каждый год я провожу такое мероприятие «Всемирный день качества». Не я его придумал – Всемирный день качества, это во всем мире. Значит, сейчас он будет проводиться в Ульяновске. В том году был в Нижнем Новгороде, это губернатор с командой, человек 500-600. Приезжают лица, стараемся мы, чтобы были первые лица, озадачить вопросами качества. Потому что когда мы говорим о конкурентоспособности, ну если качества нет, то сами понимаете, конкурентоспособности тоже быть и не может никогда. Поэтому я вас приглашаю... я уже рекламу делаю, приглашаю вас. Это второй четверг ноября всегда, а это 12-14 вот в Ульяновске такое мероприятие. Сразу на это мероприятие решил министр Корешков приехать из Таможенного Союза, значит, обязательно выступит, как раз по тем проблемам, по стандартизации, по техническому регулированию и прочее, прочее, прочее.

Все. Я заканчиваю и перехожу к докладчикам. Прошу вас какие-то доклады не надо делать, уложиться в 10 минут. Вот у меня по списку 10 человек записавшихся. 10 по 10 это понятно 100. Ну и на обсуждение, на вопросы. И мы как раз уложимся. Нам записано до 18:00, но я не хочу, чтобы... до 17:30, да. Тогда у нас все получится. А вопросы, которые появятся, вы тогда мне их зададите, а если для раздумывания, можете в письменном виде подать. Итак, кто у меня. Всеволод Петрович Бабушкин. Вы первые.

Бабушкин Всеволод Петрович: С удовольствием.

Геннадий Петрович затронул все аспекты, касаемые развития машиностроения. Значит, Минпромторг в своей части осознает все нюансы, которые есть. И по каждому из направлений в связи с этим пытается сформулировать и развить стратегию развития того или иного направления. Существуют стратегии, в общем-то, по всем направлениям промышленности. В частности, я отвечаю, в том числе за транспортное машиностроение, если уважаемый спикер позволит, я акцент поставлю на этом своего короткого доклада.

Так стратегия развития транспортного машиностроения в 2007-2010 – 2015. В стратегии решались задачи по ликвидации отставания развития производственных мощностей российских предприятий по выпуску железнодорожной техники от потребности в ней, а также задачи повышения качества выпускаемой продукции. Я приведу краткие данные и просто осветю те механизмы государственной поддержки, которые есть в данной отрасли.

В 2009 году: осуществляется государственная поддержка с 2009 года предприятий транспортного машиностроения, есть 262-ое Постановление, по которому в 2011-2014 годах в транспортное машиностроение на субсидию по процентным ставкам на техперевооружение то, что касается, Геннадий Петрович, вы говорили модернизацией, было вложено государством 5,5 миллиардов рублей. За это время и в связи с этим стимулированием в отрасль транспортного машиностроения инвестировано было до 90 миллиардов рублей. Это в том числе развитие новых производств таких, как: «Тихвинский машиностроительный завод», «Промтрактор-Вагон», модернизация других предприятий, литейных производств и так далее. В формирование новых производств было вложено порядка 40 миллиардов рублей, в литейное производство 5, в строительство новых электровозов, строительных заводов 10 миллиардов рублей.

Кроме этого, в этот период с 2010-2014 годам началось формирование машиностроительных кластеров, например, в Свердловской области, сформирован кластер железнодорожного машиностроения, в которое входит более 40 предприятий: научных, финансовых, транспортных организаций. Благодаря работе предприятий кластера, область стала центром вагоно- и локомотивостроения в России.

Одновременно с этим предприятия железнодорожного машиностроения сформировали вертикальные интегрированные структуры такие как: «Уралвагонзавод», «Трансмашхолдинг» - в состав которых входят заводы, производящие продукцию железнодорожного машиностроения, комплектующие, так и научно-исследовательские организации.

В настоящих условиях перед отраслью стали две основные задачи: обеспечение безопасности движения и обеспечение спроса на производимую продукцию. В связи с измененными задачами отрасли, изменяются цели, стратегии и связанные с ними документы. Так в Правительство внесена стратегия развития транспортного машиностроения до 2030 года, в которой предусмотрен долгосрочный расширенный комплекс мер государственной поддержки серийного производства инновационных вагонов с улучшенными техническими характеристиками, программа субсидирования затрат предприятий транспортного машиностроения на разработку, адаптацию и производство инновационного подвижного состава, стимулирование приобретения вагонов с повышенной осевой нагрузкой и увеличенным межремонтным пробегом. Мерой стимулирования приобретения грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками является постановление № 41 по субсидированию процентных ставок на кредиты и погашение ставок лизинговыми компаниями. На эти цели в 2014 году выделено 2,6 миллиарда рублей, в 2015 – 2,3, в 2016 – 2,2. Введение на сеть инновационного подвижного состава позволяет кардинальным образом улучшить технико-экономические параметры работы железнодорожного транспорта и обеспечить увеличение провозной способности железнодорожной инфраструктуры без дополнительных крупномасштабных инвестиций в её развитие.

Также в целях стимулирования экспорта высокотехнологичной продукции, это касается уже не только транспортного машиностроения и других видов, существует постановление, в соответствии с которым происходит финансирование процентных ставок, и на 2014 год выделено порядка 62 миллиардов рублей. Кроме того, Минпромторг России осуществляет предоставление субсидий из федерального бюджета российским организациям, реализующим новые комплексные инвестиционные проекты. В 2014 году выделено порядка миллиарда рублей – это постановление № 3. И постановлением № 13/12 предоставляются субсидии из федерального бюджета на компенсацию части затрат по научным работам, НИОКРы по приоритетным направлениям развития, на 2014 год выделено порядка 1,1 миллиарда рублей.

Таким образом, Минпромторг своей основной задачей видит введение инновационной продукции, часть, допустим, транспортного машиностроения, позволяет не только улучшать технико-тактические характеристики, но и повышать экономическую эффективность самой инфраструктуры за счет уменьшения воздействия на путь. То есть это экономия чистая РЖД за счет уменьшения вследствие этого тарифов, это плюс самим операторам, плюс участникам перевозочного процесса. Соответственно, такие меры и механизмы, в том числе в транспортном машиностроении, они присутствуют, и Минпромторг далее собирается их развивать. Спасибо.

Воронин Г.П.: Я на одном из совещаний, вот сегодня Гапанович, я задал вопрос, сам лично прочитал в официальном отчете, что за последние 10 лет скорость в железнодорожном транспорте уменьшилась. Тогда, ребята, я говорю: «Подождите, как же 90 миллиардов, 5 миллиардов, а скорость...? Что-то вот тут не совпадает». «Ну, ты знаешь, это вот...» Что это такое?

Бабушкин В.П.: Можно прокомментировать?

Воронин Г.П.: Да.

Бабушкин В.П.: На сегодняшний день на сети железных дорог находится порядка 1,2 миллиона вагонов, по данным РЖД оптимальный парк подвижного состава составляет 900 тысяч вагонов. То есть профицит у нас получается где-то порядка 250, если в точных цифрах до 270 тысяч вагонов

профицит вагонов на сети. Значит, из них... я дальше немного доскажу. Из них у нас порядка 300 тысяч вагонов – это вагоны с продленными сроками службы. Это те вагоны, на которые в технических условиях заводами производителями ни...

Воронин Г.П.: Скорость не более...

Бабушкин В.П.: Нет, не скорость. Я говорю о том, что у нас сеть железнодорожная сейчас заставлена просто вагонами.

Воронин Г.П.: Что пробки не дают проехать?

Бабушкин В.П.: Да, реально. У нас вагоны стоят не только на внутренних путях предприятий, но РЖД собирается сейчас ввести закон, по которому они будут взимать плату, если вагоны остаются на магистральных путях. То есть вагоны не вмещаются на сеть уже.

«Уралвагонзавод» – это один из поставщиков инновационной продукции. Инновационная продукция она позволяет, то есть грубо, с нагрузкой 25-тонн на ось вагоны позволяют, наоборот, разгружать сеть за счет того, что в этих вагонах будет провозиться больший объем на единицу. Значит, у нас сеть заставлена. В 1998 году, в 2000, когда не хватала парка вагонов, у нас правительство пошло на то, что разрешило использовать вагоны сверх назначенного срока службы.

Воронин Г.П.: Все, все Петрович. Вы все поняли? Все понятно, но скорость падает. А трудящимся все равно, стоят вагоны - не стоят, продлили им - не продлили. Это конечный результат, результирующий – это очень важный момент. Ну, ладно.

В застойные времена... вот вы называете цифры, и вы, наверное, будете называть миллиарды. В застойные времена, если назывались миллиарды, то дальше шли штуки. Если мне выделяли на министерство деньги, то дальше две точки и было написано: «Овощевозов – столько, сейнеров – столько, подводных лодок – столько, и вот эти деньги». Сейчас от этого ушли, жулики. Вы красиво говорите: «Мы выделили миллиарды, вот столько, столько». А потом, когда уже час расплаты наступает, ну вот не очень получается.

Бабушкин В.П.: Геннадий Петрович, значит...

Воронин Г.П.: Ну, согласись, странно очень.

Бабушкин В.П.: Прокомментирую.

Воронин Г.П.: Не защищайся, ну что ты.

Бабушкин В.П.: А я не защищаюсь.

Воронин Г.П.: Воруют же, ну честно.

Бабушкин В.П.: Прокомментирую. Вот те цифры, которые мной были озвучены, допустим, в постановлении № 41, это 2,6 миллиардов – это объем средств, который позволяет вывести на сеть железных дорог 20 тысяч инновационных вагонов. Вот это ровно, и мы за эту цифру отвечаем.

Воронин Г.П.: Хорошо. Вдохнули. Валерий Михайлович Платонов.

Платонов Валерий Михайлович: Уважаемы коллеги, добрый день. По теме моего доклада, хочу начать сразу с чего, вы прекрасно все видели, что с начала 90-х годов экономика России развивалась с четко выраженным рыночным уклоном или направлением. Раскрывались границы,

активно привлекались зарубежные инвестиции, и по сравнению с советским периодом мы действительно сделали большой шаг вперед, конечно, китайского скачка у нас не получилось, но то, что многократно увеличились связи с зарубежными странами, появились новые товары, чего до этого не видел российский и советский человек. И мы преодолели товарный голод, который был свойственен для плановой советской экономики. Это все положительные тенденции, но мы упустили очень важный момент, что свободная конкуренция, к которой мы естественно пришли в рыночных условиях, она не только способствует развитию, но она еще и является мощным разрушителем происходящих процессов.

Как это разрушало экономику России, я приведу несколько примеров и выскажу соображения. Вы знаете, что Россия 18 лет потратила на то, чтобы получить право присоединиться к ВТО, и вот этот марафон длительный, он привел к тому, что мы пошли на многие упрощения, на создание очень благоприятных условий для зарубежных производителей, не считаясь с интересами отечественных производителей, забывая о том, что и в условиях ВТО все страны с рыночной экономикой очень внимательно смотрят за развитием своей промышленности и в случае необходимости включают различные препоны, различные ограничения, которые бы защищали интересы отечественных производителей. Вот в этом отношении мы должны сделать очень серьезный вывод о прошедших лет рыночных условий. Да, мы получили интересный опыт, мы сегодня имеем насыщенный рынок, но при наличии вот такой неуправляемой конкуренции, наш отечественный производитель оказался ущемлен.

Несколько примеров вам приведу из разных отраслей. Например, в области дорожно-строительной техники, на примере просто гусеничных тракторов. Всегда Советский Союз и Россия в первые годы все потребности закрывала своим производством, которое было организовано, я имею в виду гусеничную технику, в Челябинске на тракторном заводе и в Чебоксарах на заводе «Промтрактор». В последние годы доля машин этого класса, продаваемых на российском рынке неуклонно растет. Если в 2004 году доля импорта на российском рынке гусеничных тракторов составляло всего 13%, то в прошлом году эта цифра увеличилась до 69%. В результате, естественно, вот такого сжатия рынка или сектора рынка для отечественной техники, безусловно, большие трудности ощущает и завод в Челябинске, и в Чебоксарах, и проблема безработицы, и проблема не загрузки мощностей и так далее. Это все последствие вот этого влияния.

А если внимательно проанализировать вообще необходимость такого состояния рынка, то оказывается, что, если бы этот рынок заместили бы более высокотехнологичные виды продукции, скажем, компании «Caterpillar» «Liebherr», «Komatsu» – это было бы хорошо. А рынок преимущественно занял китайский производитель. Качество техники, технический уровень не превосходит российский, но они дешевле, и цена работает в этом смысле очень четко. Причем наши организационные меры, а именно сначала 94 федеральный закон, теперь 44 закон по закупкам для государственных и муниципальных нужд как раз в качестве важнейшего критерия определяет цену. Мы забываем, что государственная политика в области промышленности, которая есть в Китае, например, она ведет какую линию, они сознательно занижают цены на готовую продукцию, но значительно повышают цены на запасные части для этой продукции. Поэтому суммарно производитель не теряет, но первоначально проникает на рынок легче и свободней.

Второй пример из области авиации. В советское время авиазаводы России, я имею в виду территорию только России в советский период, выпускали 150 гражданских самолетов ежегодно. Это обеспечивало как свои перевозки, так и экспорт. Пусть он был не очень большой, но многие страны и сателлиты наши использовали, нашу технику. С переходом к рыночной экономике, раскрытием границ и опять же вот этой конкуренции, наш авиапром рухнул. Производство самолетов 2001-2002 году упало. Мы в эти годы делали по 6 самолетов и по 7 вертолетов в год. Причем опыт и анализ говорит о том, что проникновение на наш рынок ведущих производителей и Boeing, и Airbus было очень целенаправленное, с использованием больших возможностей

государственных дотаций соответствующих стран, где находятся эти предприятия. В результате сегодня рынок авиаперевозок практически полностью монополизирован этими двумя производителями. Правильно ли это?

В этом смысле надо отдать должное, что наше правительство и Министерство промышленности и торговли понимают это, начинают принимать меры. Вот целевая государственная программа в этом направлении, которая реализуется уже более 5 лет, она дает результаты. Вот в этом году уже будет произведено около 50 самолетов. Не 7, а 50. Хотя, откровенно говоря, сегодня рынок наш на ближайшие годы оценивается в 1500 самолетов.

Эти примеры я могу продолжить и на лекарствах, и на других. Он говорит о чем, что в данном случае мы нередко просто упустили вот этот важный момент, как защита отечественного производителя. А нужно ли его защищать? Я часто привожу такой пример: если взять Европу, то три страны – Германия, Франция, Италия могли бы полностью удовлетворить все потребности во всех видах транспорта Европы. Но вы обратите внимание, каждая европейская страна: Норвегия, Швеция, Финляндия, Румыния, Болгария – все заняты производством автомобильной техники.

Если мы закроем сегодня «АвтоВАЗ», ну никакой трагедии не будет, никакого товарного голода мы не ощутим, этот рынок будет закрыт многими другими производителями аналогичных машин. Но тогда надо ответить на вопрос: а где взять деньги на содержание людей по безработице, и вообще, чем занять людей. Ведь занятие в общественном производстве это не просто добывание средств для жизни, это – развитие человека. Индустриальные кадры, особенно промышленности, я оцениваю как интеллектуальный потенциал общества. Специалист в таких отраслях не только учится, он в течение нескольких, иногда десятков лет набирает квалификацию, набирает опыт, без которого решить сложнейшие технологические проблемы сегодня невозможно.

То есть вывод какой, вот те экономические санкции, которые мы сегодня ощутили, они возникли не по нашей воле. Конечно, радоваться этому не стоит, и я, допустим, не сторонник закрытия рынка и возвращаться к какой-то там региональной экономике. Конкуренция, открытый рынок – это мощный стимул развития, и тут спорить на этот счет бессмысленно. Но защита рынка должна присутствовать в полной мере в политике государства.

Возьмем для примера сегодняшнее состояние и Западной Европы, и США. Специалисты уже отметили, что и США, и Западная Европа стали возвращать многие производства, вывезенные в свое время на более низкий по затратам рынок труда Юго-Восточной Азии и Китая. Вот по оценкам специалистов РБК – российского бизнес консалтинга, только за прошлый год США более 250 предприятий вернуло из Индии, Юго-Восточной Азии и Китая.

В этом отношении я полагаю, что мы находимся на правильном пути, и в этом отношении наше Правительство делает в последнее время решительные шаги в этом направлении. В частности 14 июля было принято Постановление Правительства о недопущении к открытым торгам для закупок товаров и услуг для государственных и муниципальных нужд техники, аналоги которых производятся в России. И Приложением утверждено 66 позиций. Это ограничение не касается государств, с которыми мы сейчас объединяемся в единое экономическое пространство – Белоруссия и Казахстан. ... я еще раз хочу подчеркнуть, что мы в этом смысле, я оцениваю, на правильном пути, тем не менее, у нас возникают очень серьезные проблемы.

Что такое национальный продукт? Никто в мире не ставит задачу производить чисто американскую или чисто японскую машину. Мир глобализуется, и это естественный процесс, но, тем не менее, определить принадлежность для того, чтобы поддерживать, мы должны. Наверное, если в России к автомобилям будут прикручивать только колеса, нельзя считать, что это только российский продукт и поддерживать этого производителя наравне, скажем, с «АвтоВАЗом». Проблема здесь есть. Я вот

обращаюсь к Всеволоду Петровичу и хочу обратить внимание. Вот, допустим, в Белоруссии Торгово-промышленная палата выдает сертификат происхождения товаров любому поставщику. Например, Шантуйский завод из Китая на одном предприятии, называется он «Машиностроительный Альянс» – это городок недалеко от Минска, значит, делает только предпродажную подготовку. Трактор приходит готовый из Китая, но, тем не менее, Торгово-промышленная палата выдала этому предприятию сертификат происхождения товара. При наличии такого сертификата этот товар может получить преференции при закупках не только в Белоруссии, но и в России. Поэтому определение национальной принадлежности, я считаю, назревший вопрос, его надо решать, и методы такие есть, мы их предлагали.

Ну и последнее. То, что сегодня происходит, Геннадий Петрович озвучил, сегодня состоялось первое чтение закона о промышленной политике. Мы на этот закон очень рассчитываем, потому что он... пусть он не решит всех проблем, но он очень важное дает определение, что страна имеет такую политику, а эта политика предполагает создание преференций, создание благоприятных условий для развития промышленности. Без этого будущего у России не будет. Спасибо за внимание.

Воронин Г.П.: Спасибо. Я одного не понял, может, потом подскажите. Я никак не понимаю, что у нас с тракторостроением. У нас было столько заводов, у нас выпускают сегодня за год столько, сколько мы раньше выпускали за один день, в сумме, я имею в виду, тракторов. Что происходит? Ну, закройте тогда Владимирский завод, Липецкий завод, Оставьте Челябинский и Чувашский. Я что-то Минпромторг не пойму, что за политика в тракторостроении... мы гордились всегда, тракторостроение... Столько заводов тракторостроительных. Конечно, невыгодно, вот вы говорили, 50 самолетов. Ведь есть технологическая красная линия. Выгода, начиная, если мы говорим о тракторах, если я выпускаю 10 тысяч – не выгода, а 20 тысяч – уже выгода. Поэтому заводу экономически... все равно должна быть вот эта красная черта, и все заказы должны именно выше этой черты быть. Это целая работа могучая государства, и тут и все службы и прочее. По тракторостроению я не понимаю, если учесть, что и НАТИ закрыли институт, его нет как такового. Я вообще не понимаю.

В то же время в 126 странах, раньше было, может, сейчас уменьшилось, Белоруссия продает трактора. В 126 странах. Это я не придумал, я сам прочитал это. Значит умеют как-то ребята работать, что-то... А у нас же, как говорится, мастерство-то было в руках, мы же им владели. А что плохой Чувашский завод, мне нравится Чувашский завод. Я там был и все эти японские видел, как они там с ними конкурируют, да. Так почему мы не закроем свои позиции. Я этого не понимаю. Ну ладно, может кто-то расскажет. Геннадий Геннадьевич Гусельников.

Гусельников Геннадий Геннадьевич: Добрый день, уважаемые коллеги. Я представляю Межрегиональную ассоциацию «Сибирское соглашение». Организация, созданная и учрежденная субъектами Российской Федерации, наши командиры – губернаторы территорий, и, естественно, задача нашей ассоциации – выработка совместной политики, в том числе в сфере машиностроения, на основании, в первую очередь, собственного опыта. Ибо как и сегодня, я остался с прежним убеждением, что, увы, за 25 лет не решен главный вопрос, нет источника существования промышленности, кроме бюджетных подпиток, нет кредитной политики и возможности привлечь деньги, и поэтому в том числе и масштабные идеи на импортозамещение могут оказаться просто импортозависимостью, если мы не решим главную задачу финансового ресурса. И в этом смысле, конечно, территории накопили собственный опыт. Я хотел показать вам презентацию, но тут вот множественность стандартов представления привела к такому качеству, шелкать не буду, извините за то, что так получилось.

Итак, коллеги, три этапа существования сибирской промышленности. Этап первый, известный, о котором сегодня говорили уже в ходе нашей пленарной части – период невзгод лихих 90-х, когда рухнул гособоронзаказ, а для сибиряков, где оборонный промышленный комплекс представляет

собой главную форму общественной занятости прогрессивного населения, означало еще колоссальную социально-политическую угрозу. Это не только потеря заработной платы, это просто пролетариат, севший на скамейки и ставший обсуждать действия правительства, в том числе и местного. Это надо было прекратить и любыми способами вовлечь населения в продуктивный труд, и совместными усилиями это получилось.

Главный опыт, который мы вынесли из того периода действительности, как сказал Геннадий Петрович, многое на удаленных территориях определяет губернатор. И с того времени Советы губернаторов стали регулярными для того, чтобы научить руководителей взаимно корректировать свои шаги. Мы научились взаимодействовать с вертикально-интегрированными структурами в условиях, когда на территории Сибири остались одни только филиалы, то есть вся добавленная стоимость стала формироваться в головных компаниях. И вот представьте себе, да, известная история про ракету «Ангара», которую делают в Омске, потом везут в Москву, собирают, а потом повезут запускать на космодром «Восточный».

Таких примеров много, но первое, что я бы хотел предложить в резолюцию, я не знаю пока, как правильно это сформулировать, я думаю, эксперты помогут. Но любыми известными, в том числе абсолютно конкретными, мерами и способами, нужно побудить вертикально-интегрированные структуры к диалогу с субъектами Российской Федерации на предмет планирования своей деятельности на среднесрочную, долгосрочную перспективу. Нам это нужно для того, чтобы а) спланировать человеческий ресурс. А у нас по данным последней статистики четыре человека на квадратный километр, из которых только два способны трудиться. Один пенсионер, один еще только собирается учиться. Второе – энергетический ресурс, и, естественно, перспективы формирования инфраструктуры.

Этап второй. В 2000-2010 год, когда в основном проблемы... к концу этого периода проблема гособоронзаказа спала, мы увидели у оборонщиков эйфорию, что все пошло вверх, и стали заботиться о том периоде, когда это снова упадет, когда закономерный гособоронзаказ уменьшится, потому что рано или поздно произойдет модернизация, и что-то должно остаться в сухом остатке. Особенно стали ярки процессы превращения машиностроительных предприятий Сибири в филиалы в составе крупных интегрированных структур. Ушли из бюджетов деньги, остались отдельные социальные проблемы. Ассоциация и руководители субъектов стали проявлять интерес к межрегиональным комплексным программам. Появилась программа производственной инновационной продукции в интересах корпоративного сектора «Сибирское машиностроение». Мы впервые привели опыт региональной специализации на основе того накопленного задела, который существовал, в том числе на базе академической науки.

Так Омск взялся за подпрограмму транспортного машиностроения, производства продукции для ТЭК. Томск традиционно сильный в научном приборостроении, Алтайский край – в аграрном машиностроении, Кемеровская область – угольное машиностроение и так далее. В общей сложности за пять лет, только вовлекая собственный ресурс, ни копейки федеральных средств, ни копейки средств из региональных бюджетов мы вовлекли около 44 миллиардов рублей и заняли в этой деятельности порядка 370 предприятий гражданского направления.

Что мы из этого вынесли, какое предложение номер два, я хотел бы уважаемым экспертам внести. Опять-таки сформулировать правильно. Исходя из того, что сегодня сказал академик Глазьев, мы, собственно, понимаем, что если машиностроение останется приоритетом развития для самих машиностроителей, то, конечно, результата не будет. Поэтому я бы хотел предложить, что в качестве приоритета денежной и бюджетной политики Российской Федерации установить в разрезе регионов конкретные показатели в стоимостном и натуральном выражении для формирования системы бюджетных расходов и денежной эмиссии. Правильно сформулировать – смысл заключается в том, что только под задачу развития машиностроения и под задачу развития

машиностроения в том числе нужно планировать расходование бюджетных средств. Тогда, вполне вероятно, и Министерство экономики, и как критиковал сегодня академик Глазьев справедливо, Центробанк будет ответственен за своевременное, адекватное реагирование деньгами на проблематику развития машиностроения.

Третий этап связан сегодня с активным строительством в экономике. Регионы завершили территориальное планирование, сформировалась стратегия социально-экономического развития, и мы перешли на процессы программного моделирования, то есть стали говорить о системе государственных программ машиностроения, это практически присутствует в каждом регионе. Я вот думал, что Николай Николаевич тоже немножко приоткроет историю о том, как движется в этом один из фаворитов машиностроительных территорий в Сибири.

Но суть в чем? Прямо вот буквально пунктиры региональной промышленной политики. В отношении предприятия ОПК и вертикально-интегрированных структур: стоять рядом, внимательно следить за происходящими процессами, вовлекать любыми путями в диалог по развитию территорий, одновременно смотреть, что там происходит и подхватывать проекты, которые сегодня оборонщики пока откладывают на второй план, потому что на них у нас просто не хватает сил. Загрузка гособоронзаказа достаточно велика. В отношении средних предприятий, сибиряне в основном родились как выходцы из ОПК, что в Томске, что в Омске, что в Новосибирске. Сегодня предприятия, имеющие миллиардные обороты, требуют новой подпитки. В этом смысле мы тоже рассчитываем на программы импортозамещения, и есть целый план, который от лица коррекционного Совета, его председатель – губернатор Омской области доложил Президенту именно, что касается процессов импортозамещения.

Ну и «малыши», как мы их называем – малые инновационные предприятия. Здесь самая главная проблема, о чем Геннадий Петрович сказал, о чем сказал и Гапанович, это проблема инженерных кадров. И вот здесь я хотел бы остановиться отдельно. Ответить на вопрос о том, как вовлечь инженерный потенциал, как развить дефицитный инженерный ресурс для Сибири, а для нас он принципиален, потому что мы можем выжить только на производстве большой добавленной стоимости. На малой добавленной стоимости мы не заработаем, конкурентных преимуществ у нас немного, а температура и расстояние съедают практически весь доход. Так вот этот Съезд сформировал набор предложений, часть которых организаторам этого мероприятия я сегодня передал. Он связан с реорганизацией и коррекцией системы подготовки инженерных специалистов с восстановлением в системе аттестации знаний специального подразделения в отличие от Болонской конвенции статуса специалиста инженеров и так далее и так далее. Я прошу вот эти направления поддержать. Если, коллеги, нужна более подробная информация по резолюции этого съезда, она, во-первых, есть на сайте Межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение», ну или останется время для диалога, будет интересно, я готов поделиться. Спасибо.

Воронин Г.П.: Спасибо. Вы докладывали, я вспомнил грустную одну ситуацию. Где-то 1998 год, идет заседание Правительства, и рассматривается очередная федеральная программа и, по-моему, она рассматривалась по Камчатке, по Курилам, биоресурсы. На самом деле там золотое дно, если так, честно говоря, и вдруг Касьянов говорит: «Стоп машина». Я уже сейчас не помню, кто-то из министров экономики поднимается и говорит: «На сегодняшний день мы приняли на правительстве официально 530 или 560 федеральных программ. Вот эту федеральную программу очередную 61-ую, которую мы заслушиваем, у нас просто нет денег и на те». А все голосуют, подписывают и вперед. Спустя определенное время из этих 500 с лишним осталось 60. Я представляю тех людей, ученых, инженеров и специалистов, чиновников, которые готовили те федеральные программы, как их обули, да. А все говорят: «Финансирование только под программу». Вроде логика есть, да? Что просто так деньги давать. Давай программу, обоснование, все как подобает. И, тем не менее, я вот этого боюсь момента, я не знаю, как даже решить ее по-другому, вроде другой нет системы, федеральная программа разрабатывается.

Теперь, вы ничего не сказали, может, кто-то скажет, ведь существует гигантская проблема моногородов. Моногорода - это те же мощности, омертвленные, замертвленные которые, будут ли они нам помогать и как? И есть ли вообще программа это Минпромторгу по моногородам что делать? Это вопрос региональный, губернаторов, колоссально и очень важно для любой отрасли, потому что есть моногорода текстильные, есть оборонные и прочее, прочее. Но это мощности наши замороженные на сегодняшний день и если их как-то грамотно не загружать определенной продукцией, там же, спецы живут, в этих моногородах. Там же спецы, и рабочие, инженеры, они же не сразу все разъехались, это сложно всем разъехаться. Это есть вопрос.

Муж: К счастью, в Сибири это в основном средмашевские города.

Воронин Г.П.: Я понимаю, я был в Омске, занимался Ангарой, мы со Соскавцом там все изъездили, измолотили. Дай Бог, но, тем не менее, чего-то не хватает, вроде тут кадров нет, тут износ фондов, тут не состыковались с теми. Вот этого дирижера, как помните, я вам сказал, были межведомственный государственный совет, на котором мы обсуждали все эти проблемы. Появляется новая технология и пошло, поехало. Что-то мы вот этот опыт, он же нормальный еще жив, мы здесь что-то можем, но мы его упустили. Я считаю, все равно, это результат неправильной кадровой политики. К руководству не пришли опытные люди, которые прошли школу, а эти начинают сочинять то, что не могут хорошего сочинить, это однозначно, потому что надо шишки набить.

Ладно, Самодуров Юрий Васильевич, «Станкоинструмент». Он не подъехал еще, да? Мне сказали, что он может подъехать. Леонид Владимирович Юношев, знаменитый Уралмашзавод.

Юношев Леонид Владимирович: Я представляю здесь «Уралмашзавод», как уже Геннадий Петрович доложил. По импортозамещению, я хочу затронуть два аспекта: первое – это замещение импортируемого в Российскую Федерацию технологического оборудования и машин. И второе – это замещение импортных комплектующих для производства машиностроительной продукции.

С середины 90-х годов, как и, в общем-то, все остальные, мы находимся в конкурентном противостоянии с зарубежными изготовителями оборудования для горной промышленности, металлургии, бурения на нефть и газ, энергетики, подъемно-транспортного оборудования. Нельзя сказать, что эти годы игра шла в одни ворота, выигрывали мы, реализовали крупные проекты по дробильно-размольному оборудованию для «Металлоинвест» карельского окатыша. Экскаваторы крупные для «Металлоинвест» ОГМК, кузнечнопрессовое оборудование для ВСМПО-Ависма, КУМЗа. Обжиговое доменное оборудование. Поставляем прокатные валки для ведущих российских производителей проката.

Но, к сожалению, как бы счет не в нашу пользу здесь. Не получено ни одного крупного заказа на прокатное оборудование, проиграны тендеры украинским, немецким, итальянским поставщикам на Ашинском заводе ММК, на ЛМК «Северсталь» и сейчас даже стоит вопрос о принципиальном закрытии этого направления по производству этого вида оборудования на заводе. Здесь немножко надо сказать об отношении горно-металлургических предприятий наших к самому импортозамещению.

Пример можно привести, недавно был тендер на поставку оборудования дробильно-обогащительной фабрики мощностью 3млн. тонн для железорудного месторождения. Было четыре участника «Уралмашзавод», «Меццо» Финляндия, Sunwing Швеция, Тиссен групп Германия. Победителем тендера признана фирма «Меццо», как давшая наименьшую цену, хотя техническое предложение «Уралмаша» было признано как лучшее. Не послужило аргументом для выбора российского производителя и больший срок службы российского оборудования в два-три раза. Более низкие расходы на эксплуатацию, в полтора-два раза, как показывает опыт, эксплуатация аналогичного

зарубежного оборудования, его надежность и эффективность значительно уступают отечественному.

Воронин Г.П.: А почему выиграла?

Юношев Л.В.: Цена, аргумент был цена. Стоимость, да. Это во многих местах так. Сейчас только люди начинают подходить к оценке, к тому, что надо оценивать не просто стоимость, а стоимость владения за весь период жизненного цикла. Мы даже ездим с такими презентациями, показываем, что даже себестоимость измельчения руды с помощью нашего комплекса, она меньше. Но первоначальные инвестиции все-таки больше получается, вот это и останавливает. И, кроме того, следует отметить, что «Меццо» предложило упрощенную типовую технологическую схему, отсюда и более низкая цена, адекватность которой, к условиям эксплуатации оборудования, в суровых климатических условиях Якутии, вызывает сомнения. Посмотрим, что там получится.

А вот русская медная компания, предположим, она открытая. На недавней конференции международного форума выставки промышленных технологий для горного дела, металлургии, металлообработки и машиностроения без обиняков в докладе заявило: «Мы ориентируемся на закуп импортного оборудования». Прямо открытым текстом.

В итоге имеем, что предположим по Свердловской области доля импортируемой продукции по статье машинное оборудование составляет где-то 44% от всего импорта. Загруженность мощностей на январь 2014 года, например, по буровым установкам, где-то 43%, по трансформаторам – 23%. Низкая загрузка, это что? Это высокая стоимость, повышенная доля накладных. Не надо, конечно, драматизировать ситуацию, мы, в общем-то, не ждем манны небесной. Вот нами, предположим, в 2013-2014 годах освоен ряд новых типоразмеров рудо-размольных мельниц, ранее производимых на Украине, которые закуплены в 2014-ом и на 2015 год предприятиями ОГМК. Здесь хотелось бы отметить руководство ОГМК, которые доверили «Уралмашу» крупный заказ, при отсутствии референции по данному виду продукции. Пока с этим заказом справляемся.

Кроме того, осваиваем производство крупных карьерных экскаваторов, аналогов продукции американских фирм Caterpillar и Харнишфегер. Кроме того, сегодня мы предлагаем не просто машины, а комплектную поставку технологических линий и заводов, это то, что в советские времена было не принято, и в чем отставали от западных конкурентов. Мы предлагаем заказчику технические решения на основе модернизации технологии, с поставкой оборудования для их реализации. Т.е. мы предлагаем решения, а не оборудование. Если по этому пункту резюмировать и понять где здесь, все-таки роль государства должна быть, в чем должно помочь нам. Можно сформулировать четыре вопроса, четыре проблемы, которые необходимы. Они не являются достаточными, но являются необходимыми для успешного импортозамещения.

Первое – это защита внутреннего рынка. Извините, все, наверное, согласятся, что в 90-е годы и начало 2000-х, у нас не рынок, а проходной двор. Почему-то существует неправильная...

Воронин Г.П.: Мы понимаем, что это такое.

Юношев Л.В.: Неправильное представление, что открытый рынок привлекает современные технологии, современную технику. Это не так, на самом деле все наоборот. Мы несколько раз пытались создавать СП с ведущими западными производителями, нас толкают, давайте технологии. Им это не надо, они поставляют оборудование и так спокойно, им не надо ни СП, не надо передавать технологии, они поставляют железо. Причем зачастую, особенно сейчас, изготовленное в Китае по их документации. Соответственно и уровень надежности, под своим брендом поставляют китайское железо.

Второй фактор – это конкурентоспособные схемы финансирования, стоимость денег, условно говоря. Вот этот фактор, он является основным, из-за которого, мы, по крайней мере, уступили в свое время рынок. Потому что у нас проекты все очень требуют больших финансовых ресурсов – сотни миллионов долларов, миллиарды рублей. И когда в 90-е годы - начало 2000-х металлурги сидели без денег и горняки. И когда к ним приходят те же итальянцы, немцы, и говорят: «Мы вам сейчас оборудование поставим, пока денег не надо, потом заплатите». Мы такого предложить не могли. И, конечно, за несколько лет, вот таким образом, они забрали весь рынок, существенную долю рынка. Это очень важный фактор тоже. Сейчас ситуация меняется, есть у нас проектное финансирование «Газпромбанка», одного из наших ведущих акционеров, но, честно говоря, бороться с 2-3% китайского Эксим банка, даже они не в состоянии. Китайцы под 2-3% предлагают.

Третий вопрос, третья и четвертая проблема, они объединены – это наличие современных технологий, отсутствие средств на НИОКРы и морально-физический износ станочного парка. Те суммы, которые здесь звучат, которые выделяются на спонсирование НИОКР, 1-2 миллиарда. Коллеги, для машиностроения в масштабах страны это ни о чем, вообще. При текущей рентабельности машиностроения на предприятиях нет денег на НИОКР, нет денег на тех перевооружение, банковские проценты – неподъемные. Что получается? Устаревшее оборудование приводит к тому, что продукция дорогая. Продукция дорогая, ее не покупают, из-за этого нет денег на модернизацию. Замкнутый круг, порвать этот круг может помочь только господдержка или еще какой-то белый рыцарь, не знаю. По-моему, это все-таки должно быть государство, если оно заинтересовано.

Вывод по этому разделу, все перечисленные проблемы можно решить только при участии государства. Что здесь записать в протокол, из этих четырех пунктов, можно расписать целую программу. Есть еще такой метод защиты, то, что можно отнести к защите внутреннего рынка. Некоторые из руководящих лиц администрации говорят, как мы можем повлиять на руководителей горно-металлургической компании какой-то, если это частная фирма? Если госпредприятие, то понятно, им можно прямо не дать указание, можно их заставить купить отечественное. А как частника заставить? Вроде бы теоретически никак, но...Особенно в последнее время, практически ни одна компания крупная, не обходится без каких-то мер господдержки. Вот это реально действующий механизм. Поэтому надо просто записать, что увязывать меры предоставления государственной поддержки с приобретением оборудования технологического отечественных производителей. Вот это, я думаю, имеем право. Тем более, что наши налогоплательщики могут спросить, почему государственные, бюджетные деньги на поддержку, расходуются на поддержку тех, кто тут же выводит их за рубеж в виде покупки импортного оборудования. Это как бы говорится, участие в защите внутреннего рынка.

Воронин Г.П.: Все, ваше время истекло.

Юношев Л.В.: Буквально полминуты, о замещении комплектующих. Мы ведем эту работу, но, как-то внутри области. У нас областной союз промышленников-предпринимателей, есть какие-то результаты. Но т.к. мы варимся внутри области, они очень незначительные. Здесь я бы хотел отметить, что низкий уровень координации работ по импортозамещению со стороны государственных органов. Я повторяюсь, я уже это слышал, поэтому это тоже надо внести в протокол. Как это координировать, здесь мысли тоже прозвучали, но т.к. время истекло, прерываюсь. В общем-то, все у меня.

Воронин Г.П.: А вот представляете такой пример, из моей жизни. Вот ты берешь, импортозамещаешь что-то, с какой-то страны. А там же, у этой страны была кооперация с другими странами. Ты привел, а тебе санкции те страны, понятно? До того сложно, с одной стороны, кажется элементарно, раз, сейчас я переделаю и т.д. Но никто из вас сегодня не поднял вопрос, но, может, кто-то будет выступать. Вот я представляю так, взяли документацию, привезли, купили откуда-то,

неважно с какого импортозамещения они нам притащили. Но смотрите, мы же прогнулись с вами, у нас отраслевая наука скукожилась так, те КБ заводские мощные, которые были, никто не говорил одна из проблем инженера - это технологи. Нарисовать можно, а технологически как воспроизвести и на каком оборудовании, вы же сами понимаете. А если у тебя исчезла служба технолога приличная на заводе и КБ, то вероятность того, что ты можешь что-то сделать, хотя станки будут и рабочие готовы сверлить, не произойдет. В смысле, тут так, вот вы правильно сказали, координация вот эта вот. Нельзя уйти от вопросов, просто, да? Если отрасль есть, то надо все по полочкам разложить. Конструктора есть? Есть. Какие? Мало. Каких нет? Таких. Кто готовит? Этот готовит – этот готовит, причем, все на крючке должны сидеть, до единого, то, что вы говорили, региональные, этот в механику, этот в лирику. Кто будет работать в КБ на заводе, кто вот эту связку, потому что тут провал будет большой. Я не знаю, пока ответов нет.

Юношев Л.В.: Геннадий Петрович, я, кстати, забыл упомянуть, я заполнял таблички, про которые вы говорили, пункты, можем сейчас изготовить, можем...

Воронин Г.П.: Я правильно говорю?

Юношев Л.В.: Да. Куда они ушли, я не знаю.

Воронин Г.П.: Я могу еще одну вещь напомнить для молодежи. Как мы раньше закупали оборудование? Вы сказали о государственных предприятиях. У меня никогда не было проблем по оборудованию зарубежному, суперкоординатные станки швейцарские, пластавтоматы, неважно что. Но я всегда приезжал в Москву, привозил с собой чертежи, комиссия смотрела, если на отечественном оборудовании нельзя сделать эту деталь, по классу точности, обработки и т.д. и росчерком пера, я шел и покупал. Понятно, да?

Так и должно сейчас быть, начнем с государственных предприятий, а там, вы правильно подсказку сделали, то, что и губернатор где-то частное предприятие и та поддержка, он же, от губернии получает, надо работать. Надо сказать: «Вася, иди сюда. Вот ты давай наши отечественные станки покупай». В том случае, конечно, чтобы барахло не подставляли, да? Все-таки, вы поймите, так номер не пройдет, потому что стыдно будет даже, я не зря о качестве, то, что я вначале говорил, вопрос очень серьезный, с точки зрения качества, мы должны подтягиваться. А вот эту систему, доказательную, что я могу сделать это изделие, эту деталь, поэтому я покупаю отечественное оборудование. Вот эту систему надо вводить и Промторгу, тоже надо иметь в виду.

Надо мозгами шевелить, вот я всегда на конференциях привожу один пример, меня попросили написать статью «Критерии качества управления государством». Я там начал писать десятки критериев, а мне сказали: «Напиши один, самый главный». Один критерий качества управления государством. Я написал такую статью и выдумал этот критерий, критерий «Какое будущее поколение людей готовит государство к завтрашнему дню». Согласны? Так вот то, о чем мы говорим, нет инженеров...А есть уральцы, сейчас они подсмотрели. Я позавчера был в Лондоне, они подсмотрели как там. Значит, уральцы сейчас уже программы разработали. Что из себя представляет программа школьного образования? Школьное образование у нас, не буду это объяснять долго, но смысл таков, они сразу, с начальной школы, путем кружков технических и т.д., затягивают ребят, девчонок в эти кружки, специальным преподаванием математики, техники и т.д. Сразу идет распределение детей, и ребенок, который прошел эту школу, он учился паять, сверлить, точить, он в технари пойдет. Эта проблема сейчас и у японцев, все рванули, только не в технику, они тоже не хотят, японцы, заниматься техникой. У них тоже колоссальный дефицит, в Европе, колоссальный дефицит инженеров, психология такая, понятно. А уральцы придумали, сейчас надо ехать туда, кому надо и посмотреть их опыт, как строят образование в школе. А в школе, это фундамент, тогда ребенок пойдет в технари, будет только так бежать, мне это понравилось.

Ладно, Игорь Алексеевич Коровкин.

Коровкин Игорь Алексеевич: Спасибо, Геннадий Петрович, если говорить об автомобилестроении, то, надо очень четко понимать, что мы работаем для потребителя. И если нет потребительского спроса, то и развитие промышленности находится в стагнации. И как мы видим с вами сегодня, рынок автомобильной техники в том году по отношению к 2013 году сократился на 5-6% и производство автомобильной техники, в целом сокращается по этому году, где-то на 3-4%. И наибольшие потери здесь находятся именно в коммерческой технике. Я не говорю сейчас о легковых автомобилях, он еще каким-то образом рынок сохраняется, а вот коммерческий транспорт, грузовые автомобили и автобусы, упали значительно, порядка 20% мы потеряли в рынке и в 15-20% по отдельным видам техники на производстве.

Анализ показывает, что это, прежде всего, связано со стагнацией общей экономики, это не только не желание у нас производить автомобили. Это и стоимость доллар к евро, это высокие кредитные ставки и отсутствие в какой-то момент программ поддержки потребителей. Надо сказать, что правительство среагировало в августе, с некоторым опозданием, но правильно приняв очередную программу утилизацию автомобильной техники. Это позволило оживить рынок, и мы сегодня имеем некоторое оживление на рынке, в том числе и коммерческих автомобилей, потому что в этот раз программа утилизации она затрагивает весь спектр автомобильной техники. С другой стороны, государство до настоящего времени, еще не придумало, каким образом выплачивать те потери, которые понесут заводы, которые сегодня за счет собственных средств выкупают автомобильную технику и сдают ее на утилизацию. Это те 10 миллиардов, о которых говорил Медведев и Мантуров на заседании Правительства в августе месяце, пока еще задача декабрьская, когда будут пересматриваться статьи бюджета 2014 года.

Воронин Г.П.: Игорь Алексеевич, скажи, пожалуйста, может это секрет, я даже не знаю, какая рентабельность на АвтоВАЗе?

Коровкин И.А.: Сегодня мне задали такой вопрос.

Воронин Г.П.: Так чтобы понять, пощупать, что это такое.

Коровкин И.А.: От 2 до 4%.

Воронин Г.П.: Да, нежирно. Кузбасс лаком только красит стены, больше ничего.

Коровкин И.А.: Иначе мы не сможем выйти. Производство падает, мы вынуждены содержать всё равно весь штат сотрудников, весь технологический. Мы не можем менять в зависимости от климата, что называется, сокращать производство или увеличивать. Мы все равно несем те потери, на содержание инфраструктуры, без которой в будущем году, мы не сможем выйти, допустим, на те же показатели, если рынок, в конце концов, начнет расти.

Но надо сказать, что это проблема не только российская, она мировая проблема, с точки зрения поддержки потребителей и в этом году, в начале года международная организация производителей автомобильной техники, она выпустила меморандум, который определил основные направления, с чем должно работать государство по развитию. Это касается автомобильной промышленности, но, на мой взгляд, это такая общая схема поддержки правительством национальной промышленности. Прежде всего, это конечно, поддержка рынка и сделать его достаточно привлекательным. У нас вообще, в структуре рынка особенно в его развитии по регионам, любопытная ситуация сложилась.

На Дальнем востоке транспортный налог на автомобильную технику подержанную в два раза ниже, чем на автомобильную новую технику. Т.е. практически, своим транспортным налогом, они не обновляют транспортную структуру свою, а просто загоняют ее в стагнацию. И если посмотреть

состав парка автомобильного, то грузовой парк Дальнего востока на 70-80% старше 10-ти лет. Это практически мы ездим и перерасходуем энергию ресурсов и грузим окружающую среду.

Дальше, это правовая стабильность и предсказуемость. Мы все знаем, что наше законодательство в последнее время, достаточно часто меняется, иногда мы не знаем с чем проснемся завтра. И здесь, на мой взгляд, необходимо больше внимания уделять как раз борьбе с контрафактом и фальсификацией. Мы в 2012 году столкнулись с проблемой поставки китайских автомобилей по контрафактным схемам, было поставлено порядка 12 тысяч автомобилей. С помощью ФАС и МВД нам удалось в прошлом году погасить этот рынок до полутора тысяч автомобилей. Но с созданием Таможенного Союза, появились новые дыры в виде Казахстана и Белоруссии, через которые начинает поставляться эта контрафактная продукция. Учитывая, что у нас, несмотря на принятые технические регламенты и т.д., у нас все равно остается негармонизированное законодательство. И вот о чем говорил Валерий Михайлович, это абсолютно правильно, потому что, несмотря на то, что и в СНГ, и сегодня в Таможенном Союзе, действуют правила о том, что национальным продуктом должен признаваться продукт, у которого выше 50% добавленной стоимости, к сожалению, в этих странах, не выполняется. И мы вынуждены, в общем-то, искать дополнительные пути борьбы с таким контрафактом.

Сближение технических и других требований может помочь созданию потенциала этого открытого рынка. У нас тут вопросы технического урегулирования в автомобилестроение, вроде, решены, хотя не до конца. Таможенный регламент вводится с 1 января 2015 года, не решены организационные вопросы, и мы об этом говорили недавно на заседании, выходим с предложением в ЕЭК и т.д. Рабочая сила, здесь уже говорили, нам действительно не хватает рабочей силы. Мы, наверное, первая отрасль в стране, которая сделала свои отраслевые стандарты, практически в полном объеме, имеется в виду профессиональных стандартов. Задача сегодня состоит в гармонизации с образовательными стандартами, потому что не всегда наша образовательные стандарты соответствуют тому уровню, чего мы хотим самое главное, здесь создание системы оценки тех кадров, которые заканчивают вузы. Я не говорю о государственных аттестационных комиссиях, я говорю о сертификации персонала, как это принято во всем мире. Здесь крайне важная задача стоит, и тут есть секция, на которой Ельцова выступала, они эти вопросы, я думаю, обсуждали. Но, к сожалению, это крайне медленно движется.

Сеть поставщиков. Сеть поставщиков – это, прежде всего, локализация компонентной базы. Сегодня, учитывая, что предприятиями промышленной сборки выпускается порядка 70% автомобильной техники, находящейся на рынке Российской Федерации, локализации крайне мало. Если говорить, примерно, самый такой крупный завод, который сегодня локализовал в достаточном объеме производства, это Рено в Москве. И с открытием производства двигателей и коробок передач в Калуге на эти показатели выйдет Фольксваген. Остальные, конечно, резко уступают, но здесь вопросы локализации компонентов связаны с объемами производства, объемами рынка. Нельзя локализовать производственные компоненты, если нет рынка. Любой компонент для автомобильной промышленности начинается от миллиона штук. Потому что если меньше, то смысла никакого нет и, к сожалению, когда писалось «Постановление промышленной сборки», забыли важный такой факт, что тот, кто приходит сюда на промышленную сборку, должен еще и организовывать экспорт своей продукции. И сегодня, такой экспорт начат Фольксвагеном, Рено, но по компонентной базе мы еще уступаем, поэтому выгоднее возить сегодня компоненты не из стран ближайшего зарубежья. Я имею в виду такие страны, как Словения, Турция, те, кто находится близко и компонентная база дешева. Но здесь, главное, что у нас нет соответствующих материалов. Что бы мы ни хотели делать по компонентной базе, импортозамещение, оно возможно только при наличии качественных материалов, которых у нас нет и, Вы знаете, Геннадий Петрович, мы этим делом занимаемся, практически всю нашу жизнь, для того чтобы создать нормальную... Да, никогда без материала продукция не будет допущена к импортозамещению ни одним производителем, как бы мы этого ни хотели, начиная от ВАЗа и кончая Рено, Тойота и т.д.

И логистика. Логистика – это железные дороги, автомагистрали. О железных дорогах сегодня говорили. Но сегодня главным транспортом, остается автомобиль, потому что доставка продукции по железной дороге - это минимум месяц и потеряют контейнер, который будешь искать еще два месяца. Автомобильный транспорт обеспечивает доставку от погрузки до разгрузки, вовремя, в срок. Но дороги перегружены, и качество наших дорог не позволяет интенсивно использовать вот эти все процессы, и послезавтра этот вопрос будет обсуждаться на транспортном форуме в Петербурге.

За последнее время появились еще два вопроса, которые надо решать с Правительством и с Администрацией Президента, - это исполнительская дисциплина федеральных органов исполнительной власти. Нам сегодня достаточно много, автомобильной промышленности, уделяется, за последние три-четыре года было крайне много совещаний по развитию отрасли. За нами внимательно следят, выходят красивые протоколы. Но из всего перечня поручений за последние три-четыре года выполнено 30% этих поручений. Главное, это примерно такие и что не выполнено, это, прежде всего, внесение изменений в налоговую схему, обновление транспорта, то, что повлиять может на развитие рынка.

Воронин Г.П.: Вот раньше практиковалось, отбирали партбилет. А можно сейчас взять у «Единой России», у «Единороссов», «Справедливая Россия», неважно от кого. Не практикуете?

Коровкин И.А.: И еще одна проблема, о которой я хотел бы сказать, это бюрократизация принятия решений. Мы вносили изменения в регламент, который заканчивает уже действие в Российской Федерации, необходимо было его уточнять, потому что производство могло остановиться. Мы занимались этим год. Сегодня для того, чтобы внести изменения в технический регламент Таможенного союза, с одним мы боролись. Поручение по Глонассу быстро прошло, а в части таких серьезных изменений... сегодня уже прошел год, как в ЕЭК лежит изменения к регламенту, причем согласованные странами. И мы сейчас новое изменение готовим, примерно на это потребуется года два, с учетом вот тех бюрократических процедур, которые существуют в Таможенном Союзе и теперь уже в едином экономическом пространстве по принятию решений.

Воронин Г.П.: Обращайтесь ко мне, я буду вам помогать. Я имею влияние сейчас через журнал на ЕЭК. Как-то постараюсь, во всяком случае.

Коровкин И.А.: Это какая-то системная болезнь становится, она системная болезнь и внутренняя, она не только межгосударственная.

Воронин Г.П.: Игорь Алексеевич, у вас время закончилось.

Коровкин И.А.: Все, поэтому с этими предложениями мы выходим и на решение Конгресса, что надо развивать потенциал потребителей, надо заниматься правовым регулированием, борьбой с контрафактом, развивать рабочую силу и создавать новые материалы, которые позволят локализовать.

Воронин Г.П.: Ответьте на один вопрос, вот я удивился как автолюбитель. Недавно показывают по телевидению программу, какой-то остров и там тысячи, десятки тысяч новых автомобилей сгружают туда, потому что рынок переполнен в мире автомобилями. Они даже на рынок не выходят, просто их некуда утилизировать, даже невыгодно. И просто где-то на острове их сгружают и показали, это до горизонта вот эти автомобили. Раз рынок переполнен, у меня вопрос, сейчас у нас китайцы будут делать сборку. Зачем китайскую сборку, вот я не понимаю? Вроде у нас машин много, зачем...

Коровкин И.А.: Во-первых, у нас машин не хватает и если говорить о развитии, стратегии развития автомобилестроения...

Воронин Г.П.: Как не хватает, я не понимаю, ребят, хватает у нас машин?

Коровкин И.А.: Нет, конечно. Геннадий Петрович, у нас с вами сегодня на тысячу жителей – 291 автомобиль.

Воронин Г.П.: Тогда ты скажи, мы будем продавать в два раза дешевле, тогда будет не 291, а 591, согласен.

Коровкин И.А.: Есть стоимость, мимо которой вы не пройдете и которой не продадите меньше, понимаете? Потому что есть мировая цена сегодня автомобиля.

Воронин Г.П.: Так что, китайские нужны?

Коровкин И.А.: Китайские?

Воронин Г.П.: Да. Честно, ведь ты же автомобилист до мозга костей.

Коровкин И.А.: Нам никакие не нужны, нам свои нужны.

Воронин Г.П.: Молодец, теперь я дождался.

Коровкин И.А.: Я хочу сказать, мы делаем для рынка, рынок берет те автомобили, которые доступны населению. У нас сегодня Китай делает, конечно, автомобили доступные населению, вы знаете, распределение, 5% живет, 20% полуживет и 70% не живет никак. Вот на 20% рассчитан китайский рынок автомобилей. И мы вынуждены соглашаться. Причем, кстати, Китай действительно вкладывает инвестиции в создание этих производств и регионы на это идут, потому что регионам нужно создавать рабочие места. А это, прежде всего, инвестиции, своих инвестиций нет, значит, ищут интерес в тех инвестициях другой страны.

Воронин Г.П.: Мне один автолюбитель сказал, что качество последних китайских автомобилей лучше, чем АвтоВАЗ, вы подтверждаете это?

Коровкин И.А.: Это я не подтверждаю, хочу сказать только одно, что качество китайских автомобилей растет по мере того, как требования растут к китайскому автопрому. Растут требования, растет качество, они не будут делать напрасно качество, если нет спроса.

Воронин Г.П.: Андрей Анатольевич Кутин, пожалуйста.

Кутин Андрей Анатольевич: Добрый день, уважаемые коллеги. Я представляюсь проректор по инновационной деятельности, зав кафедрой технологии машиностроения Московского государственного технологического университета Станкин. Вот такая тема сообщения, связанная с системой непрерывной подготовки инженерно-технических кадров для высокотехнологичных производств. Считаю, это тема весьма актуальна в свете последних установок программных. Необходимостью создания 25 миллионов рабочих мест высококвалифицированных, увеличение доли продукции в высокотехнологичных наукоемких отраслей, решение проблемы импортозамещения.

Можно сказать, что кадровая проблема, сейчас одна из самых острых. Конечно, других проблем очень много, но как, наверное, правильно раньше говорили «кадры решают все», в настоящее время

то же самое. И вот есть некоторые проблемы, которые включают в себя три основных, это со стороны работников, со стороны предприятий, со стороны вузов.

Со стороны работников, как правило, идет переоценка своей значимости и завышенный уровень ожидания выпускников вузов. Многие наши выпускники считают, что они закончат вуз и им сразу же предложат очень высокую заработную плату, и они будут очень хорошо жить и копить себе на квартиру и на машину и на все, что угодно. Второе, низкий уровень специальной подготовки и мотивации к труду выпускников вузов. И ориентация молодежи на работу во внепроизводственной сфере. Многие хотят идти в сферу услуг, экономику, юриспруденцию и т.д.

Со стороны предприятия - низкий уровень компенсации труда в машиностроении, у нас, как правило, предлагают однозначно неконкурентоспособную зарплату, около 30 тысяч рублей. И на фирме нашим выпускникам сразу предлагают минимум 50. Вот смотрите, что происходит, это безобразие полное. Боинг здесь открывает свои представительства, не только Боинг, Галика, различные станкостроительные фирмы, которые тут же, лучших студентов, просто-напросто перекупают и все. Второе, неточные прогнозы кадровых потребностей. Абсолютно непонятно, почему мы сейчас готовим бакалавров вместо инженеров. Непонятно, почему таких специалистов надо больше или меньше, практически никаких заказов и контрольных цифр приема. Они формируются исходя из исторических данных. Высокие требования к квалификации и мотивации работников, тяжелые, относительно других отраслей, условия труда. Отсутствие четко сформулированных требований к инженерным кадрам.

Но, как оказывается, и образовательные учреждения тоже не всегда на высоте, потому что отсутствует опережающая подготовка, иногда стратегического видения нет, и часто, что тут греха таить, мы готовим студентов по методикам 30-летней давности. Недостаток актуальных компетенций преподавателей. Знаете, у нас некоторые преподаватели лет 20 уже на предприятии не были. Они как готовили с конца 80–90-х годов, а некоторые даже и с 1960-х, примерно лекции остались те же самые. Это, конечно, безобразие, но как-то мотивации нет особой, молодежь несильно идет в преподаватели, потому что там оплата не такая большая. Применение устаревших методик, недостаточное развитие материальной лабораторной базы.

Но, что касается нас, нам повезло: мы свою материально-техническую базу полностью переоснастили и, наверное, сейчас являемся одним из лучших технических университетов в России, и даже конкурируем с техническими университетами Западной Европы, Америки. Мы вложили в последние годы более трех миллиардов рублей только на переоснащение материально-технической базы.

И вот мы с Союзом машиностроителей сделали анализ, а какие все-таки специалисты нужны на предприятии машиностроения? Оказалось, что «среднее профессиональное образование нужно» – 40% сказали, «инженеры нужны» – 76%, «бакалавры» – всего лишь 13%, «магистры» – 30%, ну и 10% сказали: «Нам все равно кто, лишь бы люди пришли какие-то».

Вот, понимаете, предприятия говорят, что нам нужны инженеры, а Министерство образования говорит: «Нет, мы будем выпускать бакалавров». Инженерная подготовка сейчас по нашему направлению фактически сворачивается: у нас осталось всего только две специальности, по которым мы готовим специалистов, мы бьемся за инженеров, потому что нам нужны инженеры, мы знаем, мы понимаем, что инженеры, технологи, конструкторы – это основные работники интеллектуального труда на машиностроительных предприятиях. Бакалавры, которые четыре года отучились, – это специалисты недоученные, полуфабрикат. Магистры – это хорошие специалисты, но они специфические, они в основном для науки, для разработок и т. д. Они нужны, но, может быть, не в таком объеме, как инженеры. Инженеры больше нужны.

И здесь приведен слайд: сколько сейчас планируется государством потратить средств на приобретение технологического оборудования. Смотрите, начиная со следующего года около 96 миллиардов рублей будет потрачено на приобретение технологического оборудования. И очень обидно, что 90% этих средств уйдет за границу. У нас 92% – это импортное оборудование.

Да, вроде бы можно... А кто у нас производит? У нас отечественное станкостроение разрушено. У нас осталось пять нормальных заводов, и то очень слабых, которые выпускают станки буквально единицами. Ивановский станкозавод, на котором я начинал работать вместе с Владимиром Павловичем Кабоидзе, сейчас полностью банкрот. Рязанский станкозавод – всё, нет станкозавода. В Москве ни одного станкозавода не осталось, ни одного! И, конечно, все эти средства, 100 миллиардов, которые будут расходоваться каждый год, – это всё импортное оборудование. Но только еще при одном условии – если нам продадут. А они говорят: «Нет, пять. А семь мы вам не продадим. Значит, если точность выше 6 микрон, мы вам не продадим».

Вот такая сейчас ситуация. Нас поставили в очень сложную ситуацию. Естественно, надо развивать свое. Без сомнений. Это наиболее востребованное направление подготовки. Вот 15 группа, где машиностроение, одна из востребованных. И транспортные технологии, транспортные средства – тоже 19 группа, тоже востребованные. И еще, конечно, некоторые специальности, которые связаны с ОПК. Обязательно мы должны развивать, тут даже разговоров нет, это понятно.

И вот, наверное, перехожу к основному: мы сделали такую модель кластера непрерывной подготовки. Абсолютно правильно, что подготовку нужно начинать со школы. Только со школы. Если мы будем начинать с абитуриентов, когда они уже куда-то ориентировались, это уже поздно. Самое правильное – начать профориентацию в 8, 9, 10 классах и школьников привлекать в вуз, в кружки технического творчества. Я сейчас немножко об этом скажу.

Следующее – это базовое учреждение: профориентация, дополнительное образование, станции юных техников, затем инженерная подготовка (получение базовых инженерных), головная магистратура (кстати, в магистратуру в следующем году прием будет в три раза больше, увеличен), головная аспирантура.

Тут тоже, правда, есть нюансы. Вы знаете, наверное, что аспирантура теперь стала у нас этапом высшего профессионального образования. Аспирантура – это тоже студенты будут сидеть за партами. Не совсем понятно мне лично, зачем это нужно, когда они должны в лаборатории наукой заниматься уже. Нет, четыре года у них будет учебный процесс. Теперь ВАК к аспирантуре никакого отношения не имеет. То есть кандидатские диссертации уже, как раньше это было основным требованием к аспирантам по завершению их подготовки, сейчас нет, сейчас будет аспирантская выпускная работа – и всё! Куда они дальше пойдут – непонятно. И что они будут делать четыре года, это тоже очень сложно. И кто будет их эти четыре года учить? И чему? Когда они уже шесть лет проучились. Шесть лет, понимаете?! В магистратуре, а потом еще аспирантура. А работать когда они будут?

Дальше головной институт ДПО – это обязательно, конечно, переподготовка. И тут прекрасная, мне кажется, была находка: президентская программа переподготовки кадров. Отличная идея! И государство в софинансировании выступало, и предприятия с удовольствием шли на такую переподготовку специалистов: со стажировкой на предприятиях, в научных институтах, за границей. Если она будет сейчас прекращена, это будет очень плохо. Вроде бы мы боремся, чтобы ее продолжить. И, конечно, работодатели-партнеры – обязательно, потому что без предприятия наша подготовка ничего не стоит.

Совместно с Московским Правительством в «Станкине» мы создали центр технологической ориентации школьников. Всего таких центров создано в 10 вузах по разным направлениям. Я

считаю, это очень хорошая инициатива. Не знаю, как в других городах нашей России, потому что этот технологический центр помогает школьникам понять, помогает им даже на 3D-принтере поработать, с пайкой поработать, на каком-то простом токарном станке, может быть, что-то запрограммировать. У них интерес появляется уже со школьной скамьи. Это очень важно.

Следующее – это, конечно, учебно-методическое объединение. Мы раньше объединяли 270 вузов, наши новые разработки передавали в периферийные вузы. А сейчас эта работа фактически прекращена, потому что УМО, можно сказать, ликвидированы, их нет. Это тоже очень печально, потому что мы не можем в принципе обмениваться опытом, мы только на общественных началах это делаем.

Следующий очень важный момент – это создание базовых кафедр на предприятиях и в головных научно-исследовательских институтах Российской академии наук. Мы создали около 10 таких кафедр: это в Роскосмосе, на предприятии НПО «Технология», в «ЦНИИТМАШ», Росатом – головной институт, «ВНИИИНСТРУМЕНТ», затем целый ряд кафедр в институтах Академии наук (в Институте машиноведения, в Институте им. Трапезникова и т. д.). Вот этот опыт (а он еще от Физтеха шел) чрезвычайно важен: когда студенты на завершающей подготовке осваивают практико-ориентированные технологии. Они не только там практику проходят, но и готовят курсовые и дипломные проекты на предприятии. Только так мы их сможем каким-то образом к предприятию адаптировать очень быстро, после окончания вуза.

Это буквально несколько слайдов про наш университет. У нас сейчас 16 научных центров, более 500 научных сотрудников, выполнено в прошлом году 100 крупных НИР. Единый технологический полигон, в котором студенты проходят лабораторные работы, практику, и специалисты из разных предприятий приезжают. Только что был большой семинар концерна «Швабе». У нас много, и мы никому не отказываем, для того чтобы показать новое оборудование, продемонстрировать, что мы можем сделать. 16 научных центров.

О ближайших перспективах. Мы хотели бы реализовать пилотный проект по созданию центра интеграции компетенций по укрупненной группе специальностей 15 (металлургия и машиностроение), реализовать пилотный проект по формированию кластера непрерывной инженерной подготовки и разработать и тиражировать учебно-методическое лабораторное обеспечение, потому что это очень важно для модернизации самого образовательного процесса в различных технологических университетах страны. Спасибо!

Воронин Г.П.: Спасибо. У меня возник вопрос. Как-то выступал Садовничий и сказал: «Я все-таки МГУ, да? Я не знаю, сколько кого готовить». Расскажите, вы знаете баланс вообще? Существует государственный баланс? Что нужно стране? Сколько лириков, физиков и т. д.? Я вам напомню. В те далекие советские времена мы все знали баланс: какова потребность в стране. Она могла не удовлетворяться в чем-то, но это была программа к действию: открывать новые кафедры, новые специальности и т. д. У нас все время оптимизация и минимизация. Сокращается количество специальностей и т. д. Вы-то знаете, сколько вообще... В стране что происходит в целом?

Кутин А.А.: Конечно, не знаем.

Воронин Г.П.: Не знаем...

Кутин А.А.: А кто знает? Дело все в том, что сейчас...

Воронин Г.П.: Вот это мы и должны за основу... Дело в том, что мне обещали вот уже третий год подряд, в Аппарате Президента говорили: «Переходим к балансовой экономике». Поняли, что

балансы нужны. Мы не говорим о планах вообще, как тот Госплан, но об индикативном планировании мы должны говорить, это однозначно.

Я сейчас приводил пример, сколько тысяч балансов у японцев, сколько тысяч балансов – значит, я сейчас был в А... У всех, у всех балансы есть, все могут сказать, сколько нужно сажать картошки, потому что в закромах зерна столько-то. Балансы – это никто никем... Это ты как специалист смотришь, что тебе развивать, что не развивать. Также и здесь четкие должны быть балансы. Я рассказал о губернаторах, которые должны у себя в губернии знать, какие кадры нужны и что он может у себя сделать и развить.

А вы правильно сказали: «Я не знаю, что делать». С точки зрения кафедры, я имею в виду, на предприятиях, это старая проблема. Я могу сказать, что в те далекие годы, когда я еще юным был, кафедра МИФИ (у меня в «Агате» были), кафедра МИРА. Значит, тут ничего нового нет, только, может быть, новые лидеры институтов пришли и эти кафедры посокращали – это я знаю, это мне уже докладывали. Пришли новые лидеры, одноклассники, не знаю, кто еще, им не понравились – или они сами неучи и им поэтому это не нужно. Но вы правы, что такие кафедры должны быть обязательно.

Теперь в плюс хотя бы два слова о станкостроении. Я вспоминаю, очередь стояла на Ульяновском заводе тяжелых станков, тяжелые станки у нас покупала Англия – хоть все.

Кутин А.А.: Это когда? В какой стране?

Воронин Г.П.: Значит, что-то могли делать? А знаете, что у меня Англия покупала, когда я еще был главным инженером завода? Вы не поверите! Музыкальные деревянные 300-ваттные колонки. И потом усилители стала покупать. Это все-таки электронная страна. Помните, были усилители «Бриг»? Если кто помнит, такой деревянный. Это у нас высший пилотаж был. Вот перед вами покорный слуга... Я к чему это говорю? Можем, черт возьми! Хотим и можем достичь того уровня, который... А японцы прижали, хотели вертушку покупать – это тоже из серии «Бриг». Видели? Таким шаром, там буквально нулевое давление. Это инженеры, хорошие специалисты, их мотивируешь – и они выдают на-гора то, что нужно.

На мой взгляд, я бы такой революционный поход к ректору все-таки делал иногда, набег на «Белый дом» по тем вопросам, которые вы правильно... Ничего здесь сложного нет, но надо определиться четко, в конце концов. Правда, вы боитесь должности потерять, я понимаю. У вас там сразу «секир-башка» будет – и всё.

Коровкин И.А.: Геннадий Петрович, ректор возглавляет Министерство образования, куда уж тут лучше-то, казалось бы? А всё наоборот.

Воронин Г.П.: Игорь Алексеевич, я человек независимый, я могу сказать. Вы знаете, я в Институте стали бываю, у нас там мощная команда качественников, там кафедры и т. д. Никто из профессоров не сказал мне хорошего о министре. Мне печально. Я хотел бы, чтобы хорошо говорили. И в его альма-матер никто ничего... Вот и всё. Он не оставил хорошего следа. Да, вы правы. Я же хочу, чтобы он хорошим был, вы поймите. Нет-нет, зачем мне плохой министр? Я спрашиваю: «Как он у вас тут, ребята, наследил или что сделал?» Говорят: «Хорошо, что он ушел. Нам не мешает тут работать».

Муж.: Этого я не говорил.

Воронин Г.П.: Ну ладно, это лирическое отступление.

Муж.: Геннадий Петрович, нужно не много выпускать инженеров, а хороших.

Воронин Г.П.: Хороших – согласен.

Муж.: Вот мы выпускаем всего 500 человек в год. Но у меня заявка – пять человек на одно место, то есть пять заявок на одного человека. У нас проблемы распределения нет. Абсолютно! Не то что... Да, инженеры, конечно.

Воронин Г.П.: Ну чтобы мне не забыть... Это вы приедете, еще раз посмотрите... Смотрите, как у нас бушевали в хорошем смысле слова центры научно-технической информации. В каждом областном городе это хороший стеклянный дом и т. д. Работал ежедневно. Все, что творилось в мире, новые технологии приходили, и мы посылали туда инженеров, техников, работников, всё там крутилось. Все их приватизировали, только отдельные кое-где отстояли. Но они же должны работать? Согласитесь со мной. Они – никак. Работали, еще раз напомню, я это делал... Назывался «Народный университет». Для чего Народный университет? Он как бы на две части делился: одна часть – научный коммунизм, но это совсем по другой части шло, да, вы понимаете, а дальше – Народный университет технарский.

Появилась порошковая металлургия, я преподавал, из Политехнического института приходили, говорили, что такое порошковая металлургия, мы ее внедряли. Появилась электрофузионная обработка, мы показывали, что такое станок, мы закупали эти станки и внедряли. Появилась АСУ ТП, значит, появились мощные вычислительные машины. Это же мозги, надо же все время учить, учить! Вот вы правильно говорите, что смывка предприятий, институтов и т. д. должна быть и развиваться. Другого я просто не вижу. С точки зрения качественного такого кадрового перехода.

Кто у нас следующий? Николай Ревокатович Кузелев.

Кузелев Николай Ревокатович: Спасибо, я буду показывать картинки и сразу начну с того, что представляю я ЗАО «НИИ Интроскопии». Во главе академик Ключев, я замдиректора по науке. ЗАО – частное, казалось бы, предприятие, головной институт СССР и России, в этом году отметивший 50 лет. И хочу я показать только, скажем так... Назвал.. Кадры высшей квалификации. Вообще, я на самом деле резко поддерживаю то, что тут говорилось вокруг школ. И с этих позиций в свое время мне пришлось в Росатоме, в моем институте, который я возглавлял, создать систему «ПТУ – вуз – НИИ». И я обеспечил тем самым эксплуатацию всего НИИ в Москве и своего оборонного завода, который в Саранске находится. Это мы продолжаем здесь.

Следующий слайд, пожалуйста. Как мы это пытаемся делать? Вообще-то, скажем, без каких-либо государственных средств. Первое. Но понимаю, что все... Я поддерживаю идею, которую вы высказали, Геннадий Петрович. Программ была масса, финансирование программ – в лучшем случае 30%, а считать, что из очередной программы вырастет 100-процентное финансирование... Ну не знаю, какая это программа. В технике – тем более.

Поэтому мы в «НИИ Интроскопии» – российское общество неразрушающего контроля, которое базируется, объединяя приблизительно 30 предприятий со всей России, включая и Томский регион, и Уральский. И тут идея, которая просквозила в выступлениях. Российская академия наук, Совет при Российской академии наук по автоматизации и диагностике. Как только я это произнес, становится ясным, какую сферу машиностроения мы представляем. Вот тут написано «технологическая платформа». В такую платформу вошли и создали свою платформу – «Интеллектуальные системы контроля, диагностики и прогностики». Медведев в этом году ее утвердил как платформу. Рассматриваем мы ее как идеологию нашей координации. Хотя я написал там: «России нужна государственная программа», опять это... В итоге получается, что спасение утопающих – дело рук самих утопающих.

Следующий слайд. Что такое НТ и ТД. НК. Контроль и диагностика. Техногенная диагностика, дефектоскопия – разнообразными методами, это всё ясно. Начиная от ультразвука и заканчивая радиационными методами. Экологическая диагностика. Начиная от приборов, массы... Мы подсчитали, было приблизительно 1000 российских приборов, и до сих пор выпускается. Последние все эти наши создаются на предприятиях нашей ассоциации, диагностической лаборатории в том числе.

Антитеррористическая, криминальная диагностика. Вообще-то на сегодняшний день она немножко скрытого типа, идет на спецслужбы. Но в России и олимпиады, и все мероприятия обеспечиваются российской диагностикой.

Следующее. Рентгенодиагностика МИСИ – здесь немножко стыдно говорить, могу сказать только одно. Вообще-то мы основатели рентгеновской и радиационной техники для лечения онкологии в мире. И до сих пор последний аппарат, который в России произведён, не уступает никому. Это я к чему сказал?

Следующий слайд.

Воронин Г.П.: Вы имели в виду электронный ускоритель?

Кузелев Н.Р.: Нет. Не только. Почему? Кобальтовый аппарат, например.

Воронин Г.П.: А, ну понятно.

Кузелев Н.Р.: Да. Например, внутриволостной аппарат для лечения онкологии женских, пульмонологии и проч.

Воронин Г.П.: Всё понятно, да-да.

Кузелев Н.Р.: В общем-то, я хотел сказать, что эта система, которая у нас действует, дает свой эффект в воспитании кадров высшей квалификации. Но слово, которое было изображено на втором слайде, тут еще не звучало: «Престиж российского инженера».

Сегодня девятый Конгресс. На первом Конгрессе, здесь, в этом зале, я говорил о престиже российского инженера и не устану об этом говорить на всех всемирных и европейских конференциях. За престиж надо бороться. К нашей радости (чуть не сказал «к сожалению»), когда я на всемирной конференции говорил: «Русский ученый, инженер сделал в области атомной энергетики, в области нефтегаза, в области приборостроения – того же антитеррористического». Японцы удивляются: «Что это у вас за изделие?» Я говорю: «Это ваше изделие. Мы его смотрели». Они не верят, что мы это делаем до сих пор. Значит, за престиж надо бороться всячески.

Дальше. «ПРОМЭКСПО», которая только что закончилась, показала, что 100 вузов страны делают великолепные предложения.

Всё это я красиво говорю. Еще один момент, который сегодня нуждается, о котором мы сейчас не говорим. Так как я работал первым лицом, я лицензировался на право управления особо опасными объектами. На сегодняшний день эта эпопея сильно заглохла. Мы говорим о специалистах, но руководители сами не получают лицензии и не являются даже специалистами. Это большой вопрос, скажем так.

Для чего я написал слово «конвергенция технологий»? Основной тренд. Нарисовал «антитеррор, медицина, мониторинг» только для того, чтобы показать, что взаимопроникновение тех достижений, которые есть в каждой из отраслей, дают возможность развиваться другим отраслям.

Совершенно очевидно. Чтобы понять, кто работает среди массы предприятий, мы в прошлом году ввели систему сертификации предприятий в нашей сфере.

Следующий слайд. Никуда не деться, конвергенция знаний должна быть и на всемирном уровне. Поэтому мы с вами совместно проводили и проводим конференции российские и международные. Сейчас, сегодня в Праге европейская конференция, где российская делегация – 70 человек. Представлена не только Москва, но и регион Томска, Урала отлично представлены там.

Специально выношу всегда на слайд маленький кусочек, который с правой стороны: «конкурсы». Горжусь тем, что курсы дефектоскопистов, где по 70–80 молодых человек собирается, проходят в Москве, и на российской конференции вручаются им дипломы. У молодежи горят глаза! Они варят этот шов, они начинают его проверять любыми методами и дальше становятся настоящими инженерами и учеными-специалистами.

Следующий слайд. Невозможно не сказать о сохранении знаний. Мы часто говорим красивые слова: «носители» и проч. Знаний – тьма, обобщили мы их в виде сборников, которые по линии Академии и общества. Вот там 20 штук показано. Лицензировали в Минобре и получили массив данных. Чтобы это распространить еще шире, мы издаем журналы, которые читаются. Вот журнальчик «Территория НТД» по всему СНГ расходуется.

Следующий слайд. Остановиться нельзя, мы поняли, что...

Воронин Г.П.: Останавливайтесь.

Кузелев Н.Р.: Нет, я сейчас не про себя. Я уже всё, заканчиваю. Тут совершенно ясно, что мы были вынуждены организовать и дистанционное обучение. И на сегодняшний день там перечислено, в каких сферах.

И последний слайд. Вот предложение о решении. Первые два.

Престиж российского инженера. Что я понимаю под этим еще дальше? Говоря своими словами. Промышленная политика, которую сегодня обсуждали, требует системы изменения сопряженных законов. Когда мы в Минатоме акционировали отрасль, нам пришлось законом 213-ФЗ по акционированию изменить 30 законов. И тогда вся система в целом... Системный подход нужен. Начиная со школы и заканчивая дополнительным профессиональным образованием.

Второе. Для себя мы поняли, что программы – я их называю «программы «не мешать»... Я был принципиально удивлен, когда год назад начали серьезно обсуждать вопрос: новосибирское отделение Академии наук не должно работать по воспитанию кадров квалификации, так как академики, профессора и ученые новосибирского отделения не являются специалистами для образования. Но это вообще нонсенс какой-то!

И закончу, наверное, я тем, о чем здесь мы не говорили, то, что меня возмущает. 4-дневная рабочая неделя. Мне пришлось общаться с Правительством Норвегии лет семь назад, и министр промышленности Норвегии мне сказал, что в тот момент их больше всего волновало (у них тогда расцвет шел, бум с нефтью и проч.), что у их народа будет работа на три-четыре дня. Куда он пойдет? Мы знаем, что произошло в прошлом году, куда он пошел с винтовкой. И это серьезнейший вопрос. И в моем понимании его можно будет отразить и в решениях нашего уважаемого совещания. Спасибо за внимание.

Воронин Г.П.: Это мы уже в политику полезли. Так. Я понимаю.

Коллеги, я просто после вашей информации для сведения вам могу сказать. Уже более 10 лет (я уж не помню – 12 или 13 лет) у нас идет программа нашего академика Гуляева, научно-технического общества, вы знаете, «Инженер года». Мы с Капицей (светлая его память) проводили каждый год встречу с этими инженерами, начиная от Камчатки и т. д. мы считаем, что преследуем благородную цель. И даже год или два назад у нас вручалась золотая медаль «Инженер десятилетия», кроме «Инженер года». И приезжают молодые специалисты, притом все это проходит: конкурсы и т. д. И потом встречается мэр Москвы, мы здесь, в «Президент-отеле», чувствуем, потому что они же приезжают издалека, хоть они в центре Москвы. Я считаю, мы будем это продолжать и делать всё. Я провожу с ними беседы чисто инженерного плана, пробуждаю в них самые патриотические инженерные чувства. Я считаю, что это хорошо.

Что касается академика Клюева, зайдите в интернет, в моем журнале «Стандарты и качество» было с ним большое интервью. Это, по-моему, в этом году третий номер. Это я для других, кто хочет посмотреть. Там много по неразрушающему контролю, как раз я всякие дикие вопросы задавал и получал соответствующие ответы.

Итак, Ривнер Фазылович Ганиев.

Ганиев Ривнер Фазылович: Спасибо. Мне, наверное, очень приятно будет при Вас, Геннадий Петрович, рассказывать, потому что у нас много общих знакомых, я понял.

Воронин Г.П.: Конечно.

Ганиев Р.Ф.: Тем более вы были министром судостроения. Я занимался бесшумностью подводных аппаратов.

Воронин Г.П.: Конечно. А я дружил с Константином Васильевичем Фроловым.

Ганиев Р.Ф.: Я сейчас директор вместо него. К сожалению, ушел из жизни.

Воронин Г.П.: Да, да. И второй момент: вы выпустили все-таки энциклопедию машиностроения. Там мы планировали 40 томов, я был редактором первых пяти томов. Закончили вы или нет ее?

Ганиев Р.Ф.: Не знаю. Немножко идет.

Воронин Г.П.: Я по дружбе вам поручение даю: разберитесь с ней.

Ганиев Р.Ф.: Хорошо. Спасибо. Я тогда вам историю кратенько расскажу. Я сам из Института механики НАН Украины, представитель самой яркой всемирной школы Николая Николаевича Боголюбова, его прямой ученик. После переезда в Москву, в Академию наук, был заведующим отдела Института машиноведения, потом в 1995 году отделился и мы создали свой институт – Научный центр нелинейной волновой механики и технологии. После смерти Фролова этот институт объединили с «НИИМашем», меня просили реорганизовать. Кроме того, об учебном плане я тоже мог бы немного говорить, но просто времени мало. Я заведующий двух кафедр: прикладной физики МАИ – базовой кафедры (я всю жизнь был самый злостный заместитель, зарабатывал на этом деньги в молодые годы) и вычислительных методов МФТИ – технологиях. Так что вузовское образование мне близко.

Должен сказать, что Капица говорил: «К сожалению, наша профессура нынешнего времени превратилась в преподавателей учительского склада, которые дают знание, но не дают понимание». Я бы добавил к этому то, что Виктор Антонович Садовничий говорил Президенту: «Инженеров готовить надо, дополнительно нужно давать им физико-математическое образование». Это я считаю необходимым условием. Вот мы в «НИИМаш» собираем комплексный коллектив: математики,

механики, физики... Я сам имею два образования: физико-математическое и авиационное. Только такие инженеры способны создавать новые технологии.

Итак, я по существу перейду. Немного хочу о конкретных вещах говорить. Я сейчас отмечу время. Ровно 10 минут, так? Я не буду говорить об организационных вопросах и других. Только о конкретных – некоторых результатах, где мы опережаем. Мы говорим об импортозамещении. Так вот где мы опережаем, создаем свое машиностроительное направление, где мы впереди западных стран. Если бы в нашей стране было бы машиностроение, наш институт процветал бы. Мы имеем целый ряд уникальных технологий.

Так доклад большой, может, надо было по-другому немножко его обозначить: «О современных проблемах машиностроения».

Воронин Г.П.: Мы к вам в гости придем.

Ганиев Р.Ф.: Я приглашаю, с удовольствием, пожалуйста. Серьезно. Мы пройдемся.

Поэтому сегодня я расскажу только об одном направлении института. Сегодня говорили: «У нас 100 тем». Я на этот вопрос хочу ответить, чтобы вы мое понимание имели. 100 тем. Я профессор математики. Есть теорема в математике: конечная сумма бесконечно малых величин есть величина бесконечно малая. Бесконечное количество мелких тем ничего из себя не представляет. Когда я пришел в «НИИМаш», моей целью было сократить число лабораторий, тем и сосредоточиться на более крупных проблемах института. Нам на сегодня это удалось.

По существу теперь. Вот проблема. Я сегодня расскажу только об одном направлении – так называемой нелинейной волновой механике и волновых машинах и аппаратах, реализующих прорывные технологии. Только об этом направлении института, которое является... Вокруг которого большинство подразделений института сейчас объединяется.

Сначала в двух словах о том, что такое нелинейная волновая механика, что такое волновые технологии. Так получилось, что нелинейную волновую механику создали мы. Это новая область механики, которая создана нашим коллективом. При создании этой новой области механики был открыт целый ряд новых волновых явлений и эффектов. Технологии, основанные на таких волновых явлениях и эффектах, названы волновыми технологиями. А машины и аппараты, реализующие эти технологии в десятках отраслях техники, названы волновыми машинами и аппаратами.

Хочу привести пару конкретных примеров. Потом сразу покажу некоторые технические приложения. Какие волновые явления? Можно обрабатывать среду, можно в качестве резонанса волн энергию волн колебаний таким образом, в среде может образоваться мощная турбулентность. Управляемая турбулентность. Происходит самоизмельчение материала. Поэтому отсюда измельчение материала, активация цемента, а цементный камень будет иметь прочность на 15–20% выше, отсюда миллионы и миллионы тонн экономии цемента.

Или же, например, волновое явление смещения. В маловязких и высоковязких средах (кстати, это явление вначале было открыто в невесомости) в определенных условиях при очень малых затратах энергии, еле-еле заметных, такое мощное перемешивание могут иметь. Кстати, самое интересное: буквально два года назад мои ребята на сайтах нашли, что американцы списали это явление, открытое мною ровно 30 лет назад, создали шесть-семь компаний на это явление. И наши оборонщики это покупают у них. Потом не получается, приходят ко мне. Недавно американец был, я ему сказал: «Ваши американцы нечестно воруют, неграмотно воруют. Хоть сослались бы на меня, во-первых». В высоковязких средах, говорит, не могут перемешиваться эти явления. Они пишут,

что твердое топливо для ракет могут делать. А оборонщики наши покупают неграмотно. Потом говорит: «Вроде на ваше что-то похоже». Мы с ними работаем. Даже рекламу создали. Это буквально два года назад. «Резонанс» называется компания, «Резодент» по-американски. Вот это явление.

Теперь второе явление. Новое. В очень тонких капиллярах, десятки микрон, можно волну такую создать, еле заметную. Это не перистальтика. Ускорение жидкости газа окажется в тысячи и более раз. В пористых средах тоже такое явление, как резонанс, имеем. Это основа добычи нефти, это пропитка материалов и т. д.

Теперь, наконец, последний эффект. Высоковязкие среды. Сегодня в высоковязкой среде никто не умеет мешать. Мешалками, с большим трудом. Вот говорят сейчас о наноматериалах, о нанотехнологиях. По существу это сегодня только разговоры. Одним из краеугольных углов нанотехнологии является следующий. «Нано» – это тысячная доля микрона. У меня волосок, наверное, микрон, а это в тысячу раз меньше. Представьте, наночастицы – сотые доли процента – перемешивают равномерно в высоковязкой среде, смоле. Можете представить себе? Комкается сразу же. Никто никак их не перемешивает. Мешалками, чем угодно крутите – бесполезно. Сегодня на Западе, в России, в мире никто не умеет его перемешивать. Ко мне из Черногловки пришел один физик: чайную ложку они умеют делать – только ультразвуком с большим трудом, только чайную ложку в прямом смысле. Мы открыли сдвиговые волны, волновые явления и эффекты, где равномерно перемешиваем. Наши машины и аппараты – фактически промышленные аппараты.

Итак, вот показано тут. Это целое направление материаловедения. Активация наноматериала, нанокompозита и т. д. Это химические технологии, масла с присадками – проблема крупная. Это дорожные битумы дополнительно. Юрий Михайлович Лужков у меня был, он хотел свой завод создать. К сожалению, ровно на полгода не успел. Хотел нам предприятие создать специально для дорожных битумов. Далее. Волновые технологии в нефтегазовом комплексе – я об этом говорить, к сожалению, не могу: тут интереса, по-моему, мало. Мы шутя в конце 90-х годов дали (я дал) около миллиона тонн нефти стране. Только из Киева я тогда переехал. И тогда министр Василий Александрович Динков (наверное, Геннадий Петрович его знает) нам и штаты дал, и валюту дал – всё мы построили. А сейчас мы волновые технологии... Второй этап создали: повышение нефтеотдачи пласта. Кстати, вот эти пористые среды, эффект пористых сред, – для пропитки материалов в машиностроении, станкостроении и т. д. И очистки.

Далее. Волновые технологии непосредственно в машиностроении. Это не самое интересное, наверное, для нас. Я тогда станкостроительным заводом им. Орджоникидзе... На «Красном пролетарии» начинал работать. Моющую машину я создал. На этих же эффектах, кстати говоря. Она лучше всех стирала. Сейчас вон в подвале у меня эта машина находится. У нас покупают моющую машину за рубежом. На этом же эффекте мы создали для Южной Кореи стиральную машину Goldstar. Я в те времена, когда Советский Союз разрушился, на этом кормил своих ребят, контракт имел.

Последнее, может быть, по этой части. Наверное, Геннадий Петрович это оценит. Я тогда с Сергеевичем Ковалевым, Юрием Степановичем Соломенко, адмиралом (академиками, моими коллегами) начал заниматься бесшумностью подводных аппаратов. Гидродинамическим шумом. Самая крупная проблема. Мы тогда показали... Тогда еще теоретически создали принцип ламеризации потоков. Турбулентное движение мы можем делать ламенарным. Еще Борис Евгеньевич Патон ко мне обращался за этим делом. И мы в судостроение пошли. Но это был 1991-й год, Сергей Никитич... Мы только показали эксперимент, и финансирование прекратилось. Сергей Никитич до конца своей жизни (он умер в 92 года, тоже Королев, только в подводном деле, тоже с двумя звездами и т. д.)... Не успели.

Воронин Г.П.: Нет, не в 1991-м году он умер, как вы сказали. Ему было 91 год. Это конструктор самой большой в мире подводной лодки.

Ганиев Р.Ф.: Да, это мой коллега, старший мой товарищ, друг. Потом американцы закрылись, их мы опережали существенно. Сегодня мы принципиальную возможность показали повышения пропускной способности трубопроводных систем. То есть за счет ламеризации потоков мы не только вибрациями... Гидроударами мы убираем, проблем вообще для нас нет.

Я всю свою молодость отдал ракетно-космической технике. Боролся с вибрациями. В молодости для нас это как ширпотреб. А главная проблема – ламеризацией потока создать высокую проводимость трубопроводной системы. Мы сегодня это можем делать. Экспериментально показано. Я должен сказать вам, так как я теоретик-экспериментатор, я ни одной теории не верю без эксперимента. А экспериментатору я не верю без теоретического обоснования.

Итак, я покажу некоторые материалы очень быстро. Это линия. Целый класс машин и аппаратов у нас внедряется, идут в промышленности. В этом плане мы не являемся такими бедными родственниками. Но все равно в промышленности мы нуждаемся в перспективных, прогрессивных людях. Мы с Shell работали, с British Petroleum работали, для Bruker полимерные материалы создавали и т. д.

Вот линии. С левой стороны внизу вот такое обычное перемешивание за счет турбулентности, правая сторона – вот такие технологические линии создаются.

Дальше. Нанокompозит, о котором мы говорили. Его, поверьте мне, сегодня делать не умеют. Не верьте тем, кто вам скажет. Среднее – вот как надо композит, наночастицы – видите, самый крайний наш результат. Такое равномерное перемешивание сотой доли наночастиц. И целое направление – нанокompозит. Пожалуйста!

Композитные материалы, другие материалы для автомобильной промышленности, для оборонной промышленности. Мы это можем делать, можем выпускать. Мы сейчас работаем в этих направлениях, машины и аппараты в промышленных планах создаем.

Дальше. Тонкодисперсная среда. Самый крайний – наш результат. Тонкое диспергирование одной капли жидкости или порошка в жидкости, тонко перемешивает до наномикронов, потом перемешивает. Средний результат – простая мешалка. Там мешают сутками, а мы делаем это за несколько десятков минут. Всё! Оценить можете сами.

Дальше идем. Нефтяная промышленность мы охватываем всю. Ускоряем процессы бурения, добыча нефти – в советские времена еще я это делал. Мы сегодня совершенно новую теорию создали.

Кстати, я сейчас с «Газпромом» полигон выбиваю, газоотдачу увеличиваем, для нефти мне тоже они полигон дают уже, договоренность есть, то есть в этом плане мы имеем возможность.

Дальше. Эксперимент Shell. Очистили призабойную зону, слева, видите? За счет волн. Производительность нашей линии – синяя линия. Видите справа четыре единицы? Производительность линии справа – в четыре раза больше будет проницаемость. Это безупречный эксперимент. Причем это почти в реальных условиях.

Горизонтальная скважина. Говорят, импорт замещает технологии. Зачем горизонтальные скважины бурить, как американцы? Зачем гидроразрыв делать – это преступление? Мы имеем методы, которые совершенно являются аналогом самым современным методам.

Дальше. Времени нет. С одной стороны, я говорил о технологиях. О волновых машинах, аппаратах, реализующих волновые технологии. Именно это и есть машиностроение. Новое направление в машиностроении не только в России, но и во всем мире. Сегодня в теории нелинейных колебаний мы опережаем «за рубеж» – в этом наша сила. Таких машин и аппаратов, таких технологий они не имеют. Это не импортозамещающие технологии.

Другая сторона: понимая, как ведут себя волновые явления, мы понимаем, как с ними бороться. Как уничтожать волны, которые вредят. Вот Саяно-Шушенская ГЭС. Сколько было в печати, как новая агротехника появилась. Черт знает что появилось. Не знаем, что такое. Буквально в прошлом году написана моя книга, называется «Нелинейно-резонансная катастрофа». Написал я ее один, к 75-летию нашего института, в прошлом году. И я последнюю главу посвятил Саяно-Шушенской ГЭС. Обычные нелинейные внутренние резонансы породили такие мощные волны. Благодаря таким же внутренним резонансам я показал в той же книге (о наших ракетах я не имею права говорить, так как я с ними работал) параллельно, почему американская ракета «Сатурн-5» разрушилась. Только благодаря таким внутренним резонансам. Механизмы разрушения Саяно-Шушенской ГЭС. Полностью мы с ними разобрались, и рекомендации. Режимы показаны, видите? Наши теоретические расчеты полностью и рекомендации, что надо делать, чтобы это не повторялось. Николай Иванович Рыжков мне звонил (он меня хорошо знает) и просил, чтобы я занялся этим делом. Но те даже не приехали, по-моему, их не интересует. Пока успокоились.

Только вертолет из этой же, второй позиции. Мы с АГА работаем, создаем композитный материал для авиационной техники. Вот вертолеты (земной резонанс) разрушаются на земле, и сейчас этот механизм разрушения есть. Я объяснил 40 лет назад, совсем молодым еще был. Эта проблема оказалась новой сегодня. Мне Сергей Леонидович Чернышев, директор «ЦАГИ» принес видео двухгодичной давности, как разрушился бразильский вертолет в результате эксперимента. Вот земной резонанс. Умеем сегодня объяснять, почему вертолет разрушается на земле и в воздухе, сегодня Россия создает высокоскоростные вертолеты, мы можем обеспечить их надежность лучше, чем американцы, которые этой механике сегодня не понимают.

Прочтите самый последний плакат. Это все направления машиностроения, где мы имели технологические эксперименты (почти во всех направлениях): строительство, машиностроение, моющие машины мы создавали для машиностроения. Смазывающе-охлаждающие жидкости, где стойкость инструментов повышается до 30%, но никому это не нужно, по-моему. Поэтому от традиционного машиностроения мы отошли. О станкостроении говорили, я коллег поддерживаю. Бесшумность – я уже сказал. Энергетика – говорил.

Самое главное, я считаю, сегодня, я хочу создать высокопроизводительную трубопроводную систему. Но на это нужны приличные деньги. Дадут полмиллиарда рублей – я берусь. А иначе тратить времени не буду. Они сейчас думают, говорят, что Президенту доложат. Спасибо за внимание! Извините, что галопом по Европе, времени мало было. Геннадий Петрович – очень строгий человек, хоть он и наш современник, очень понимающий, благодарен, что при вас я делал доклад.

Воронин Г.П.: Спасибо. Доклад был очень интересный. Вообще, когда появляются новые технологии, разработки, всегда интересно. Что говорить о старом? Я даже подумал: «Что если волновым методом сметану размешать? Какой вкус у нее будет?»

Ганиев Р.Ф.: Понимаете, вы очень важный вопрос поднимаете. У нас огромное направление в пищевой промышленности – даже брожение теста.

Воронин Г.П.: Только не продайте эту технологию жуликам.

Ганиев Р.Ф.: Ну, наши нефтяники многое брали у нас в свое время...

Воронин Г.П.: Спасибо большое. У меня возникло предложение: пишите в журнал «Стандарты и качество», у меня есть рубрика «Путь к успеху». Напишите то, что сейчас рассказали. Прошу, вот визитки. Я буду очень рад, если только вкусно пишете. Все будет здесь, это я вам обещаю.

Вопрос? Задавайте.

Ганиев Р.Ф.: Для горения газа эту технологию можно применить? Чтобы экономия была?

Воронин Г.П.: Вы поняли вопрос?

Ганиев Р.Ф.: Безусловно. Я профессионал в ракетно-космической технике. В процессах горения. Занимался и авиационным горением в свое время. Знаете книгу Рошенбаха, заместителя Королева? Будет, конечно, много чего можно. Вот эти волновые технологии – одна из самых сильных перспектив, я считаю.

Мои коллеги сидят, три заместителя, они могли выступать. Вот по бесшумности сидит...

Воронин Г.П.: Вы нас в гости приглашайте. И мы будем каждую неделю приезжать к вам, чай пить.

Ганиев Р.Ф.: Приглашаю всех. Ну не каждую неделю. Давайте, когда удобно, я приглашаю, в любое время. За один-два дня договоримся.

Воронин Г.П.: Фролов всегда приглашал.

Ганиев Р.Ф.: Да, он в другие времена жил... Кстати, должен вам сказать. Мы добьемся успеха в том случае, если эти непонятные для нас реформы Академии наук не заведут нас не в ту сторону. Наш коллектив все равно сохранится, я думаю.

Воронин Г.П.: Как должно быть, чтобы мы все реформы поддержали. В 94-м году я выступил на Правительстве с предложением: в прайм-тайм, в 9 часов вечера, по ТВ каждый день министр, премьер, замминистра должны выступать и отчитываться, что они в своей отрасли делают, чтобы качество нашей жизни улучшалось. Черномырдин сразу перерыв объявил, подозвал меня и говорит: «А ты будешь выступать?» Я сказал, что с удовольствием буду. Сказал: «И вас бы с удовольствием там увидел. Я у вас в команде, но по поводу реформ не понимаю, что мы делаем. В открытую выступите, подготовившись, а на следующей неделе ответите на вопросы телезрителей и их предложения. Мол, нам предложения ваши понравились, возьмем на вооружение». К сожалению, не срослось.

Ганиев Р.Ф.: В 85-е годы я был никому не известным профессором. Был вхож к двум заместителям Председателя Совета Министров – Байбакову, Щербина, секретарю ЦК Долгих, который курировал ТЭК.

Воронин Г.П.: Как же вы были незаметным, если вхожи к таким людям были?

Ганиев Р.Ф.: Тогда я только переехал из Киева, был никому не известным, меня подключили к нефтяным и другим делам. А сейчас я академик и никуда в правительстве не вхож.

Воронин Г.П.: Не беспокойтесь! Ваш друг Николай Иванович Рыжков рассказал мне, как он пришел на прием к Президенту Медведеву, а потом приходил и к Путину. Приносил какой-то документ, Медведев на нем расписывался, какие-то давал поручения, при нем звонил министрам. И

никакой обратной связи нет. Вот беда-то в чем. Хотя создали открытое правительство. А когда я задал вопрос министру, почему у вас в экспертном совете при правительстве нет нормальных ученых и экспертов, которые должны бы были войти в правительство, он ответил: «Нам нужны комфортные эксперты. А вы некомфортные, в список не входите». Мы не будем унывать, вы молодцы, работайте. Спасибо вам.

У нас последний выступающий Борис Григорьевич Гольдштейн.

Гольдштейн Борис Григорьевич: Спасибо. Я являюсь президентом Российской ассоциации производителей электроинструмента. Если что-то надо вам просверлить, долбить, шлифовать и так далее – это я. Значит, в ассоциацию входят все ведущие компании мира, работающие в области электроинструментов, в том числе такие компании, как Bosch, Stanley Black & Decker, Makita, Hilti, Hitachi и т. д., и крупнейшая российская компания «Интерскол».

Я являюсь основателем этой компании, которая является сегодня лидером на российском рынке электроинструментов – примерно 20% рынка в конкуренции с вышеперечисленными ведущими компаниями мира. Вы понимаете, что это непросто. Это достигнуто, конечно, прежде всего, благодаря... Вот сегодня говорили о кадровом составе... Люди. Решают все люди.

Отрасль электроинструментальная, как и другие отрасли промышленности, в процессе этой замечательной перестройки, перехода от директивной экономики к рыночной оказалась полностью разрушена. Ведущий институт, разработчик электро-, пневмоинструмента, он разрабатывал в частности инструмент для космоса, и сегодня космонавты работают этим инструментом, для аварийно-спасательных работ... Мы тесно с Шойгу сотрудничали, он много раз был в институте. Кто у нас в институте только не был. И Рыжков, и Ельцин. Все на свете. Но... Я 37 лет был научным руководителем этого института. Но все попытки сохранить институт не увенчались успехом, и, как остальные, другие отраслевые институты, он, в конце концов, практически перестал существовать. Но у нас хватило ума, на базе этого института мы создали вот эту компанию «Интерскол», и ведущие специалисты института плавно перетекали в компанию «Интерскол». Тот потенциал, который был накоплен в институте, перешел в эту компанию. Вот это позволило занять компании лидирующее положение на рынке электроинструмента.

Сегодня электроинструмент – это высокоинтеллектуальное изделие, напичканное электроникой и всем на свете.

Проблема импортозамещения. Значит, сегодня на рынке преобладает импортный инструмент. Я сказал, что 20% российский, да, а остальное что? А остальное – это импортный инструмент, причем не только ведущих компаний мира, там Bosch, Black&Decker, Makita, Hilti, Hitachi, но и много китайского инструмента неизвестного происхождения, неизвестного качества, часто и небезопасного. Мы поставили перед собой задачу воссоздать отрасль электроинструментальную, в полном объеме воссоздать, и с этой целью вот в частности стали развивать производственные мощности.

13 октября состоится презентация завода в особой экономической зоне – Татария, Алабуга. Это Алабуга практически, но это особая экономическая зона... Значит, вводится в действие крупнейший в Европе завод по производству электроинструмента, современнейший завод, оборудованный по последнему слову техники. Пожалуй, у Bosch даже нет такого завода. Вот только последние станки из Японии нам не удалось получить в рамках санкций, поскольку сочли, что это станки двойной, так сказать... Что можно использовать их и для оборонки. Не поставили. Ну, в Тайване закупили подобные станки. Кстати, дешевле, но немножко меньшей производительности. Мощность этого завода – два с половиной миллиона штук электроинструмента в год. Одновременно закладывается, как принято в Татарии, яйцо. Когда новый завод... Значит, вторая очередь этого завода

закладывается, вместе с Президентом Татарии Шаймиевым. И параллельно там ведется работа, и уже строится научно-технический центр по производству электроинструмента.

Таким образом, мощный кулак создается, и мы ставим задачу в ближайшие годы не 20%, а 50% рынка занять российским электроинструментом.

Я хотел бы подчеркнуть, что всё это сделано без копейки государственной поддержки. Хотя много мы выступали и у Путина, и у Медведева, все говорили, что да, какая замечательная компания, да, надо помогать и всё... Но мы говорим, что мы-то кредиты берем по там 14–15% процентов, а Bosch по 3–5%. Как конкурировать в таких условиях, особенно сегодня, когда доллар...? Значит, мы набрали валютных кредитов... Вы понимаете, что у нас станкостроение разрушено, все станки мы покупаем, естественно, за рубежом за валюту. Ну а теперь расплачиваться надо за эти кредиты. Всё это непросто. Поэтому, если мы хотим действительно...

Да, и когда мы говорим о импортозамещении, мы не говорим, что мы всё то же самое будем делать, что там Bosch делает. Мы привыкли вообще работать еще в институте на уровне изобретений. Я сам автор более ста изобретений, заслуженный изобретатель Российской Федерации. И сейчас мы работаем над новыми направлениями в области электроинструментов. В частности, разработан новейший двигатель для электроинструмента, который позволяет ресурс поднять в несколько раз и резко затраты энергии сократить.

Но, конечно, всё-таки нужна государственная поддержка. И я этого понять вообще не могу, политики нашего государства в этом плане. Колоссальные деньги вкладываются в проекты, из которых непонятно, что в итоге получится. Сколково – прекрасный проект. Сколько уже существует, сколько денег вложили. Результат? Вот я, например, нигде не увидел. Кто-нибудь увидел? Я не знаю.

Воронин Г.П.: Там кофе хороший варят.

Гольдштейн Б.Г.: Кофе хороший? Вот.

Кажется, что деньги-то надо вкладывать в первую очередь в те компании, те структуры, которые доказали свою способность решать задачи и где возврат этих ресурсов будет очень быстрый. Поэтому, конечно, нужна господдержка, нужны более дешевые кредиты, субсидированные кредиты, и это очень выгодно.

Конечно, мы построим вторую очередь, но это будет длиться пять лет, а можно сделать за три года при поддержке, и эти деньги тут же возвращаются за счет налогов, которые выплачивают предприятия, рабочие места обеспечиваются. То есть это действительно то, что дает эффект. Вот как-то совместными усилиями надо решать.

Кстати, обещают. Все обещают. Вот и Греф. Тут вот недавно был форум у Медведева, и Греф подошел: «Да, конечно, да». Но когда конкретика доходит до конкретного дела, то всё пропадает.

Воронин Г.П.: Борис Григорьевич, у меня есть предложение. Давайте мы вам поможем от ТПП, официально от Торгово-промышленной палаты России...

Гольдштейн Б.Г.: Да. А мы члены ТПП, между прочим.

Воронин Г.П.: Нет, это хорошо... Я зайду к Катырину, мы там подумаем и напишем об...

Гольдштейн Б.Г.: И Катырин нас знает, кстати... Но не помогает...

Воронин Г.П.: От ТПП же ничего же не было... Обращения официального, за подписью...

Гольдштейн Б.Г.: Хорошо, хорошо, всё решают люди. Мы к вам обратимся лично, хорошо?

Воронин Г.П.: Хорошо.

Гольдштейн Б.Г.: Договорились.

Воронин Г.П.: Обречен.

Гольдштейн Б.Г.: И вторая проблема есть совсем простая, которую решить, на мой взгляд, вообще ничего не стоит. Дело в том, что мы сталкиваемся с недобросовестной конкуренцией. Значит, у нас через таможенную поставляется... У нас и так была 15% таможенная пошлина. Вошли в ВТО – стало 10%. Низкая, кажется, и ее не хотят платить. Значит, подают декларации с очень заниженной стоимостью. В результате, во-первых, сотни миллионов долларов недосчитывается наш бюджет. Ну и второе – создается недобросовестная конкуренция.

Как решить этот вопрос можно мгновенно? Дело в том, что таможенники... Ну у нас номенклатура гигантская. И, конечно, таможенники не в состоянии оценить, сколько на самом деле стоит этот перфоратор, эта дрель и проч. Значит, что придумали? Придумали коэффициент таможенной стоимости. Который сегодня – это несколько лет назад еще больше пяти – четыре установили рубля за килограмм. И таможенники смотрят: вот поступил контейнер. Вес инструмента там такой-то в этом контейнере. Вот они смотрят – декларации представлены. Если оказывается, что стоимость всего этого меньше, чем четыре рубля за килограмм, арестовывается, начинают разбираться. Это ясно, что не соответствует это ничему. Хотя бы в два раза повысить надо этот коэффициент таможенной стоимости. Это уже даст...

Воронин Г.П.: Бельянинову писали письмо? Бельянинову писали? Или к кому вы обращались?

Гольдштейн Б.Г.: Писать-то мы пишем много куда. Ну, мы в Минпромторг обращались, но неважно... Конечно, это вопрос, который к Бельянинову, вы правы, его можно решить, причем не надо менять таможенную пошлину.

Воронин Г.П.: Давайте Бельянинову.

Гольдштейн Б.Г.: Да. То же самое, да?

Муж.: Мы установили 41,5% антидемпинговой пошлины, чтобы привезти подшипник. Это касается происхождения из Китая. Уже дошло, что 50% мы уже потеряли и эти дешевые и очень плохие подшипники заполнили наш рынок.

Гольдштейн Б.Г.: И у нас Китай основной...

Муж.: Плюс 10% – это 51%. Они это все недобросовестно минуют. Этим занимаются не китайцы, а, как я считаю, наши импортеры и с помощью таможенников. Мы обращались к Бельянинову через депутата Савченко (это комитет по промышленности), он неофициально, с глазу на глаз, сказал, что этого делать не будут, потому что не хотят, а в письме написали, что существуют такие порядки, законы... Мы им предложили простой вариант, как вы.

Гольдштейн Б.Г.: Ну да, КТС – коэффициент таможенной стоимости.

Муж.: 20-тонный контейнер, меньше 6 тысяч долларов, обосновали расчетами, это минимальный... Остановите контрафакт. Ничего они не сделали. Мы обратились в Таможенный Союз, написали от

всех заводов совместное письмо, а они сказали, что обратятся в наши республики и нам дадут ответ. Уже четвертый месяц никакого ответа от таможни нет. Единственный способ, возможно, дать лицензию импортерам, чтобы не все могли импортировать. И еще какие-то квоты сделать, потому что это уже невозможно. Мы потеряем важнейшую промышленность.

Воронин Г.П.: Я могу сказать, в последнее время в Торгово-промышленной палате... Ну, Торгово-промышленная палата набрала обороты определенные такие, административные назовем, да. Вы знаете, у нас все там, Зюгановы, Жириновские, все председатели комитетов Думы, и Матвиенко и т. д.

Мы всё время вТПП проводим всякие мероприятия, и я вот чувствую просто совсем другое отношение кТПП. Во всяком случае прислушиваются, и наши обращения имеют определенный вес. Как бы не открутиться особо, потому что мы же злые ребята. Иногда такой я использовал к Бельянинову ход. Звонил и говорил: «Знаешь, что? Ну вот я тут... Ребята пришли и подготовили... Я хочу статью написать про то, как вы плохо работаете, значит, в журнале «Стандарты и качество» о качестве работы». Он: «Нет-нет, ты подожди писать, не надо. Давай мы тут сейчас разберемся». Два раза мне удавался этот ход. Ну, может, и сейчас удастся.

Муж.: Что происходит? Не секрет, что у нас рынок составляет 1 200 миллионов долларов. Объем нормальный.

Гольдштейн Б.Г.: У нас более четырех миллиардов вместе с товарами...

Муж.: У нас потребность такая. Потому что мы здесь не говорили подробно, но машиностроения у нас не существует и много чего мы потеряли. Много отраслей мы потеряли.

Гольдштейн Б.Г.: Сколько было подшипниковых заводов?

Муж.: Миллиард подшипников мы делали до развала, сейчас мы делаем 65 миллионов штук.

Воронин Г.П.: Вологодский жив подшипниковый?

Гольдштейн Б.Г.: Вологодский жив. Более-менее.

Воронин Г.П.: Волгоградский жив завод? То есть Волжский. Жив завод. Московский – умер. Давно.

Муж.: Мы за 10 лет потеряли пять заводов. Что происходит? Есть импортеры, которых приводят китайские посредники, фирма «ЛОЛО» какая-то. Они создают на бумаге завод. У нас ДПЗ-6 уже давно нет. Они создали ЗАО «ДПЗ-6», создали ЗАО «ДРЗ-34», потеряли совесть и назвали «Самарский подшипниковый завод им. Куйбышева», которого вообще нет. Они создали сайты и вводят в заблуждение. И они участвуют в тендерах как представители этих заводов, которых не существует. Выигрывают тендеры. Надо порядок навести. И мы считаем, что необходимо на законодательном уровне определить статус производителя. Не только происхождение товара, 30-50% сделали – это товар российский, у нас нет статуса производителя. Нет критерия производителя. Он назвал себя «завод», и он завод. И никто не может доказать, завод он или нет.

Воронин Г.П.: Ребята, давайте так. Некоторым эта дискуссия не очень интересна.

Значит, я вам всё сказал. Готовьте письмо турецкому султану.

Гольдштейн Б.Г.: С вашей помощью. Хорошо.

Воронин Г.П.: Да. И хорошее только обоснование. Не просто так. И я тоже его обговорю, давайте подумаем, а мы потом обратимся к ТПП вполне серьезно. Я понимаю, надо помогать.

По правилам хорошего тона обратились выступить с новым асинхронным двигателем, который касается многих. Пожалуйста. Раз новация прошла одна – волновая. Теперь асинхронная пошла. Микрофон, пожалуйста. Включите.

Торгово-промышленная палата Российской Федерации, комитет по энергетической стратегии.

Олег Валентинович: Мы сделали новый асинхронный энергоэффективный двигатель. Чем отличается от стандартных?

Экономия энергопотребления при эксплуатационной работе асинхронных двигателей составляет 30–35%.

Воронин Г.П.: Фантастика, конечно.

Олег Валентинович: Да, приезжайте, покажем. У меня с собой два ролика. Из одного ролика следует, что при косвенном пересчете преимуществ наших двигателей количество вырабатываемой электроэнергии в стране можно уменьшить в два-три раза без нарушения обычных режимов.

И второй ролик: мы поставили наш двигатель на «Запорожец». Специально выбрали «Запорожец», всё оттуда убрали, оставили только ходовую часть, пошли в магазин, купили двигатель четыре киловатта, АББ, немецкий. Из двигателя тоже всё вытащили, отдали немцам, поставили свое. Двигатель четыре киловатта работает, как пятьдесят киловатт. Приезжайте, покатайтесь. Значит, он при этом двигается бесшумно, на воздушном охлаждении греется до 70 градусов, то есть можно на двигателе посидеть немножко. Стартует сразу с третьей-четвертой скорости, поэтому легко делает со светофора «Мерседесы».

То есть, таким образом, шумовые и температурные характеристики асинхронных двигателей ниже стандартных характеристик стандартных электродвигателей. Ресурс и надежность наших двигателей значительно превышает аналогичные параметры стандартных электродвигателей. И повторю, что мировое производство асинхронных двигателей ежегодно под заказ составляет семь миллиардов единиц в год. Если у нас по факту лучший в мире асинхронный электродвигатель, то какая-то сумма от производства каждого двигателя в пользу России – это уже плюс в бюджет Российской Федерации. А потом это полное и по факту импортозамещение, постольку-поскольку двигатель является сердцем индустрии в любой промышленности – авиация, судостроение, химическая переработка и т. д.

Если бы у меня в кармане лежал источник электрической энергии, условно говоря, 5 киловатт, в виде флешки, то понятен эффект. А двигатель и источник электрической энергии являются двумя сторонами одной медали. То есть без двигателя лампочка не загорится, поэтому двигатель и источник энергии – это эквивалентные вещи.

Гольдштейн Б.Г.: А какая мощность этих двигателей?

Олег Валентинович: Нам все равно, какая мощность. Наши технологии подходят к любой модификации, к любым мощностям, к любым оборотам электрических асинхронных двигателей.

Гольдштейн Б.Г.: Производство уже есть?

Олег Валентинович: Производство у нас есть. Мы используем готовые мастерские, которые работают по перемотке электродвигателя. Если мы берем стандартный двигатель, который, условно

говоря, вышел из строя и продолжает работать, ставим на него свои обмотки. Если брать общепромышленные двигатели класса ИЕ-2, скажем, то при установке наших обмоток, асинхронный двигатель автоматически переходит в высший класс энергоэффективности, например, ИЕ-3.

Гольдштейн Б.Г.: Когда созданы эти двигатели?

Олег Валентинович: Двигатели создавались в течение 25 лет и установлены на многих... Достаточно зайти на форум и посмотреть... Там десятки тысяч обмотчиков уже остановили эти двигатели. Всё началось с Украины: когда мы установили на шахте Украины двигатель-стотонник. Двигатель работал как часы, пока шахту не закрыли. Сейчас установили на шахтные электровозы, которые руду возят вверх-вниз. Обычный двигатель тянет пять пустых вагонов. Наш двигатель – 12 груженых за милую душу. Если в первом случае аккумуляторы в ноль, то за счет наших батарей и рекуперации (а рекуперация у нас фантастическая, я не буду говорить, сколько, потому что никто не поверит, но не 2%) аккумуляторы не в ноль, а задыхаются от избытка электрической энергии. И т. д.

Гольдштейн Б.Г.: Простите, у нас же до сих пор производится колоссальное количество асинхронных двигателей. Почему не перешли на производство ваших двигателей? Казалось бы, это лежит на поверхности?

Олег Валентинович: Ну конечно, давайте переходить. А на инструменты – это вообще самый вкусный рынок, потому что мы сейчас с Индией ведем переговоры. На электроинструменты – пожалуйста.

Воронин Г.П.: У вас же был доклад? Он согласен, давайте! Обнимемся – и...

Гольдштейн Б.Г.: Я впервые слышу о таких двигателях, вот и всё! Но у нас-то в основном не асинхронные двигатели, правда, коллекторные сейчас...

Олег Валентинович: Всё очень хорошо вы сейчас говорите. Мы в данном случае о чем говорим? Здесь Сергей Юрьевич Глазьев выступал, я его знаю 20 лет. И Сергей Юрьевич конкретно пишет, что рост технологий, подобных нашей, 36% в год. Ну 36% мы не обещаем, а процентов 20 – пожалуйста! Но это за собой всю экономику потянет. Двигатель – это сердце экономики. Так вот, если у нас там сейчас маловато с темпом роста, мы обещаем 15–20%, Правительству надо 5–7. Это первое. Это рост экономики в целом. Это сердце экономики. Двигатели везде. Двигатели прекратили работу – через две недели прекратилась жизнь. Это судостроение, это авиационный... Ну это я уже повторяю.

Воронин Г.П.: Олег Валентинович, все-таки у нас время уже...

Олег Валентинович: Извините, я все-таки договорю. Первое – это полностью импортозамещение, второе – темпы роста всей экономики в целом. Это десятки, если не сотни тысяч новых рабочих мест. Это проблема моногородов, реально решаемая – с моногородами. Геннадий Петрович отдельно этой темы касался. Это не два винта привернуть к новому станку из-за границы и сказать, что это импортозамещение, это по существу импортозамещение. И, в конце концов, это бюджет РФ: если с каждого двигателя два-три доллара в пользу России и семь миллиардов штук – посчитайте.

Мы готовы на всё. Если хотите, я сейчас визитки свои раздам и будем работать тогда. Маленькое добавление: кому интересно, если мы полностью зависим от поставок газотурбинных установок, мы можем целиком и полностью значительно перегнуть. Мы обещаем увеличение коэффициента полезного действия газотурбинных установок на 60–70%, и это еще скромно. Если этот вопрос

кого-то интересует – «Сатурн», может быть, или еще кого-то... Ну это всех интересует – газотурбинные установки.

Воронин Г.П.: Спасибо большое! Ребят, потом, может быть, будете пить коньяк с ним. Олег Валентинович, молодец! У меня что-то уже крыша поехала от этой информации. Мощные такие цифры... У нас же заводы есть, которые делают и синхронные, и асинхронные двигатели.

Вы понимаете... Я хочу с вами поделиться одной мыслью. Когда я прихожу на выставки – на ВДНХ, в «Крокус» – неважно где, и вот показывают свой товар. Но я никогда не вижу, чтобы была написана карта технического уровня. Как нас приучали, да? Если я свои подводные лодки делал, то американские, немецкие, английские и моя, и все характеристики, и ты сразу по карте технического уровня видишь, чем-то ты превосходишь или нет. Уж к синхронному двигателю можно написать это всё хозяйство: вес, мощность и т. д.?

Всё, они забыли про меня уже. Молодцы, мне это нравится.

Поэтому я думал, что он сейчас должен был раздать нам агитпункт, да? Карту технического уровня. Мы бы посмотрели все асинхронники разных мощностей, а он бы сказал, что вот есть, а вот мы. Логично, да? Я бы домой взял бы на перфоратор и попробовал бы, и всё, нет вопросов.

Муж.: Можно вам дать визитку? А у вас можно взять?

Воронин Г.П.: Да, пожалуйста. Бесплатно.

Друзья! По нашему алгоритму все выступающие... У кого-то чешутся руки выступить? Я заканчиваю тогда? Вы разрешаете мне заканчивать?

Во-первых, большое спасибо, что вы пришли. Наша судьба такая. Вода камень точит, как я уже в начале говорил. Где-то мы побеждаем, где-то проигрываем. А через год опять выигрываем. Моя задача – быть равнодушным и, елико возможно, там, где можно нажать кнопки, на уровне правительства, всяких организаций и т. д., мы должны это делать.

А вот эти тусовки, которые собираются, на них надо ходить. Видеть друг друга, слушать друг друга – всегда польза. Я всегда учусь. Где-то раз, какая-то мысль – ох, черт, а я не додумался до этого! Это очень важный момент.

Ходите на конференции, ходите куда угодно, не сидите дома на печке. Это очень и очень важно.

Вам большое спасибо. До встречи. Если вас позовут, и меня в том числе, и вас...

Гольдштейн Б.Г.: У нас 13 октября презентация завода, о которой я говорил. Я вас приглашаю.

Воронин Г.П.: У вас есть электронная почта. Миниханов – мой хороший знакомый. А Шаймиев – это вообще, 30 лет мы с ним...

Гольдштейн Б.Г.: Я вам пришлю приглашение.

Воронин Г.П.: А если я еще у вас увижу какой-нибудь хороший аппарат без НДС...

Значит, по резолюции. Всё, что вы говорили здесь, записано. Будет расшифровано, а потом аккумулировано – и в резолюцию. Это уже организаторы. Я лично не рассылаю резолюцию. Я организаторам всё это говорю.

Выписывайте журнал «Стандарты и качество». Я вам рекомендую.



XI Национальный Конгресс «Модернизация промышленности России: Приоритеты развития»
Стенограмма Секции №5
«Машиностроение – важнейший драйвер экономического роста»
Москва, ГК «Президент-отель»,
7 октября 2014г

Ну, всё, спасибо. До свидания. До встречи.