



ПЕРСПЕКТИВЫ

Лунная болезнь космонавтики

Вице-премьер РФ Дмитрий Rogozin заявил, что после 2020 года РФ направит средства на более перспективные космические проекты, чем МКС. Но с перспективами, как оказалось, сложно.

Разговоров достаточно, но конкретной темы дальнейшего развития космонавтики нет, заявил член-корреспондент Российской академии космонавтики им. К.Э. Циолковского Юрий Караш на пресс-конференции «Российская космонавтика: направления развития и перспективы».

В свое время была идея в ближайшее десятилетие создать постоянную базу на Луне, вернуть горнодобывающее и металлургическое производство, построить заводы, фабрики, города, где бы жили специалисты – то есть сделать из Луны Землю и плацдарм для полетов на Марс. Но она подверглась резкой критике: исполнительный директор Американского планетарного общества доктор Фридман сказал: нет более дорогого способа достичь Марса, чем через Луну, и «дешевле построить на Марсе аквариар, чем сделать на Луне Землю».

Ведутся разговоры и о том, что на спутнике можно добывать полезные ископаемые. Но

непонятно, какие, кроме гелия-3, уточнил Юрий Караш. Идея начать добычу дефицитного изотопа гелий-3 к 2020 году, чтобы применять его в качестве топлива для термоядерных электростанций, была озвучена в середине прошлого тысячелетия руководством РКК «Энергия» им. С.П. Королева, но, считает Ю. Караш, совершенно непродуманно. Академик Евгений Велихов назвал ее «законченной аферой»: раньше чем через 30-40 лет задача промышленного освоения управляемого термоядерного синтеза с участием гелия-3 решена не будет. Руководство Роскосмоса было вынуждено официально заявить о необходимости «прекратить приступы лунатизма в российской космической программе», пояснил Ю. Караш.

Герой РФ, летчик-космонавт СССР и РФ Сергей Авдеев согласен с тем, что сегодня цивилизация выполнила задачи, поставленные перед ней: отработала технологию пилотируемых полетов, появились стыковочные

узлы, совмещение стандартов, воздуха, кислорода, скафандров, документация, написанная кровью космонавтов и астронавтов, организация безопасности полета людей. Но для следующего шага космонавтика «еще не доросла и находится в том веке, когда копают корешки, живут сырьем и воюют». «Цивилизации, – считает С. Авдеев, – нужно немного подрасти».

Летчик-космонавт предложил усовершенствовать космическое право, «чтобы неосторожными действиями не погубить то, что было достигнуто, и принять договор, защищающий достижения человечества, аналогичный Договору (пакту Рериха) об охране художественных и научных учреждений и исторических памятников».

Что касается коммерческой пилотируемой космонавтики, то, считает Юрий Караш, когда себестоимость изготовления космической техники и стоимость полетов на ней не превысят стоимость производства и полета на обычных коммерческих самолетах, можно будет говорить и о коммерции. Сегодня главная выгода от пилотируемых полетов то, что это – «максимальная стимуляция мозгов, развитие технологий, высокотехнологичных, высокоточных производств».

По поводу выхода из проекта МКС Караш сказал, что России нужно самой начинать осуществлять широкомащштабные, инновационные космические проекты, а не ждать, когда ее, может быть, пригласят в чужие. Только поставив перед космической отраслью амбициозные задачи, уверен ученый, мы создадим условия для ее роста. А она, в свою очередь, потянет за собой широкий спектр научно-технических отраслей.

«Космическая деятельность оправдывает средства, которые в нее вкладываются», – утверждает Ю. Караш. На каждый доллар, вложенный в нее, США получили 7 долларов прибыли – во-первых, за счет поднятия общего уровня техники, во-вторых, молодые люди пошли в точные науки и стали разрабатывать не только космическую технику, но и нужные в хозяйстве вещи – гаджеты. В-третьих, несмотря на безумное расходование, космическая гонка была величайшим благом для человечества: стимулировала создание высоких технологий и влияла на политический климат, направив агрессивные технологические устремления в мирное русло.

Наталья ДОЛГУШИНА

ОСОБАЯ ОТРАСЛЬ

Виноград – хранитель солнца

Виноградарство и виноделие – особые отрасли в экономике России. Для того чтобы произвести качественное вино, нужен значительный срок.

Мнения о том, что Россия не может делать своего вина, абсолютно не верны. В стране есть и традиции, и современные подходы, и технологии.

Виноградарство – высокоинтенсивная, доходная и одновременно капиталоемкая отрасль агропромышленного комплекса. Финансовые средства, вложенные в закладку виноградников, на четыре года отвлекаются из оборота. Кроме того, на этот период требуются значительные финансовые ресурсы на уход за молодыми насаждениями.

В настоящее время в Российской Федерации выращиванием винограда занимается около 280 специализированных и фермерских хозяйств, из них 61 имеет мощности по первичной переработке винограда. По данным Союза виноградарей и виноделов России, в отрасли заняты не менее 86 тыс. человек.

А потенциально пригодных для виноградарства земель в стране 300-350 тыс. га. 99% площадей виноградных насаждений сконцентрированы в Республике Крым, Краснодарском крае, Республике Дагестан, Ставропольском крае, Ростовской области, Чеченской и Кабардино-Балкарской республиках.

Среди винодельческих предприятий выделяется старейшее – «Абрау-Дюрсо», история которого начинается с 1870 года, когда по инициативе князя Голицына в России были предприняты поиски местности, которая по своим почвенно-климатическим условиям не уступала бы провинции Шампань.

Сегодня ЗАО «Абрау-Дюрсо» – ведущий российский производитель шампанских и игристых вин. Мощности его производства резервным мето-

дом составляет 20,2 млн бутылок в год, бутылочным (классическим) – 8,16 млн бутылок. По итогам 2013 года, по данным розничного аудита исследовательской компании ACNielsen, доля «Абрау-Дюрсо» на российском рынке игристых вин составила 9,1%.

почти
1,5
млрд рублей составили субсидии винодельческой отрасли за последнее время

От старейших не отстают и молодые. Например, виноградарское хозяйство ООО «Новокрымское», входящее в группу компаний «Ледфадия» (начало деятельности – 2006 год), располагает 80 га виноградников, из которых 60 га заложены за последние пять лет.

На территории хозяйства запущен уникальный винодельческий комплекс и организована научно-производственная лаборатория международного класса, оснащенная измерительным оборудованием последнего поколения, которое позволяет вести глубокие научные исследования в области виноградарства и виноделия по наивысшим европейским стандартам.

Правительство в целом, по словам премьер-министра России Дмитрия Медведева, настроено на то, чтобы оказывать поддержку виноградарству. Субсидии отрасли за последнее время составили почти 1,5 млрд рублей.

В прошлом году объем производства по России составил без малого 34 млн декалитров, в том числе игристых вин – 17 млн с лишним, коньяка – около 7,5 млн декалитров. Это без

учета Крыма. Там было произведено 3,7 млн декалитров вина и порядка 1,2 млн декалитров игристых вин.

Но при этом, по словам премьер-министра, стоит задача беречь и развивать те технологии, которые существуют, а также принимать все новое, что накоплено в мировом виноделии. Сохранение и развитие собственного виноделия зависит от того, насколько грамотно не будет поставлено регулирование этой деятельности, в том числе закрепление в законодательстве определения продукции виноделия с защищенным географическим указанием и наименованием места происхождения продукции.

Что касается борьбы с контрафактом, то она все более набирает обороты. Например, по словам руководителя Службы по регулированию алкогольного рынка Игоря Чуяна, служба совместно с общественной организацией «За трезвую нацию» в рамках общественного совета открыли интернет-ресурс, который называется «Градус.нет», который представлен на сайте Открытого Правительства. На этом сайте любой гражданин может оставить заявление о нарушениих. «За полгода, которые работает этот ресурс, уже подано больше 1,5 тыс. обращений. Они перенаправлены ресурсом

общественного контроля в контрольные и правоохранительные органы», – отметил Игорь Чуян.

А вот губернатор Краснодарского края Александр Ткачев считает необходимым законодательно закрепить минимальную цену на вино, как это сделано было в отношении водки. Поэтому что низкая цена на продукцию из концентрированного сусла создает неравные условия и ставит в невыгодное экономическое положение производителей.

Также, по его мнению, крайне важно законодательно упростить систему контроля за производством вина из собственного винограда, а также увеличить дотации. Ведь сегодня в России «субсидии из федерального бюджета на развитие винограда компенсируют всего 10-20%, тогда как в большинстве стран мира – от 60% до 80% дотация государственная на 1 га. Поэтому у нас нет рынка, поэтому у нас нет расширения производства и движения вперед» – таково мнение Александра Ткачева.

Как считает уполномоченный при Президенте РФ по защите прав предпринимателей Борис Титов, на сегодня вино – это приблизительно 9 млрд долларов (российский внутренний рынок).

Вячеслав АКСЕНОВ

СПРАВКА «СВ»

● Государственной программой развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013-2020 годы предусматривается ряд мероприятий по государственной поддержке производителей отечественного винограда.

● Общий объем средств на реализацию мероприятий по развитию виноградарства в рамках госпрограммы за восемь лет составит 2,85 млрд рублей. Дополнительно на эти цели в 2014 году запланировано выделение 147,6 млн рублей Крымскому федеральному округу.

● Госпрограммой предусмотрены меры по сохранению площадей промышленных виноградников на уровне 60 тыс. га, ежегодной их закладки на площади не менее 4 тыс. га и объемов производства винограда на уровне 372 тыс. тонн в год.



ФОТО ВАЛЕРИЯ МАЛЬНИЦКИЯ/ТАСС

МАШИНОСТРОЕНИЕ

На волне мировых трендов

Важную роль в сохранении лидирующих позиций машиностроения Беларуси на постсоветском пространстве, а по ряду направлений и в мире играет наука.

Остановился – значит проиграл. Этот принцип неукоснительно работает не только в спорте, но и в промышленности. Особенно в такой чувствительной к инновациям сфере, как машиностроение. Здесь остановиться в развитии – значит безнадежно проиграть в нынешней жесткой конкурентной борьбе на мировом рынке.

Сегодня техника с маркой «Сделано в Беларуси» трудится и в снегах российского Заполярья, и под знойным солнцем Средней Азии, Южной Америки и Африки.

В области среднего машиностроения – производстве грузовой техники, тракторов, карьерных самосвалов, автобусов, троллейбусов, а также сельскохозяйственной техники – белорусские машиностроители уже многие годы занимают ведущие позиции в мире. Бренды карьерных большегрузов БелАЗа, тракторов «Беларус» Минского тракторного завода, грузовиков МАЗа узнаваемы. С недавних пор добавились к этому ряду автобусы и троллейбусы Минского автозавода и «Белкоммунмаша», погрузчики и спецтехника «Амкодора» и «Дормаша», комбайны «Гомсельмаша».

Есть в этом заслуга и Объединенного института машиностроения Национальной академии наук Республики Беларусь. Одна из главных задач которого – «встроить» частные конкретные разработки, методики и технологии в общую методологию машиноведения. Координируя, институт помогает белорусским проектировщикам и производителям сложной техники избежать лишних трат времени и денег.

– Мировые тренды сегодня таковы, – отмечает заместитель директора института по научной работе Владимир Аглын, – что на первый план выходят именно потребительские свойства техники. А это не только ее безопасность и надежность, но и уровень комфорта для водителя.

Ученые института заняты в реализации целого ряда государственных научно-исследовательских и научно-технических программ и имеют немало новых технических разработок. Например, в области виброакустических исследований, цель которых – минимизация шумов и создание наиболее комфортных условий для работы водителя. Причем воздействие неблагоприятных факторов на человека изучается до начала создания моделей машин «в железе», что позволяет значительно сэкономить время и финансовые затраты, а также делает белорусские машины более конкурентоспособными.

В Республиканском компьютерном центре машиностроительного профиля (РКЦМП) института создан специальный отдел моделирования и виртуальных испытаний. Проведение таких испытаний и исследований позволяет многократно снизить затраты на реальные испытания техники, после которых, как правило, машины не подлежат восстановлению. А разбить вдребезги один, а то и более грузовиков или тракторов – занятие не из дешевых. Возможно, кто-то не

Техника с маркой «Сделано в Беларуси» трудится и в снегах российского Заполярья, и под знойным солнцем Средней Азии, Южной Америки и Африки

знает, но сегодня любой трактор или грузовик гораздо сложнее и по конструкции, и по эксплуатации, чем легковое авто.

В институте также действует лаборатория, где прогнозируются тенденции в создании новых двигателей, совершенствуются силовые установки. В том числе и гибридные. В НТЦ «Карьерная техника» работает группа ученых, которые «управляют» расположением дефектов в крупногабаритных от-



ФОТО ЮРИЯ СТРОКОВА

ливках, чем заметно увеличивают прочность конструкции. Это, в свою очередь, позволяет наращивать грузоподъемность и ресурс «БелАЗов». Причем буквально все разработки института ведутся на уровне мировых. Иначе сегодня нельзя, конкуренция в машиностроении очень жесткая.

Институт активно участвовал в формировании Программы развития промышленного комплекса Беларуси до 2020 года. Одна из задач, включенных в программу, которую будет решать сам институт, – разработка новых национальных стандартов, которые сопрягались бы с международными, формирование единой системы технического нормирования и стандартизации ЕЭП. Последнее – очень важно, поскольку интеграция, в первую очередь

белорусско-российская в рамках Союзного государства, ширится и углубляется. Такая же работа набирает обороты и в формате ЕЭП.

Проблемы, которые решают ученые и специалисты института, аналогичны тем, которые стоят перед их российскими коллегами. И решать их предстоит, объединив усилия. Белорусский институт машиностроения НАН поддерживает и развивает контакты с коллегами ведущего научного учреждения России в области автомобилестроения – Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института «НАМИ».

Результаты труда ученых института сегодня можно увидеть не только в карьерах или на стройках, но и на улицах городов Беларуси, России и других стран – красивые автобусы, троллейбусы и трамваи, дизайн которых разрабатывали специалисты отдела визуального проектирования РКЦМП, каждый день перевозят миллионы пассажиров.

Герман МОСКАЛЕНКО

ТРАНСПОРТ

Речной флот – на страже

Наступил новый навигационный сезон. Движение по водным артериям страны набирает обороты. Как будет развиваться водный транспорт России?

По словам премьер-министра РФ Дмитрия Медведева, сказанным на заседании правительства, за последние десятилетия ситуация в области внутренних водных сообщений стала существенно хуже, чем это было в прежний период. Под словами премьер-министра подразумевается замедление скорости судов, уменьшение их загрузки, что делает неконкурентоспособным использование рек как водных артерий. Во многом такая ситуация сложилась из-за длительного недофинансирования инфраструктуры. Недостаточно активно приходится в отрасль и частные инвестиции.

«В современных условиях, когда четверть дорог федерального значения систематически перегружена, железнодорожный транспорт работает с максимальной загрузкой, необходимо рационально использовать естественные коммуникационные возможности, а именно – внутренний водный транспорт», – таково мнение Дмитрия Медведева. Например, в

крупнейших промышленных странах Европы, в Германии и во Франции, водными путями доставляются 10% общего объема грузов, несмотря на развитую сеть автодорог.

В России эксплуатируемая сеть внутренних водных путей составляет 101 тыс. км. Общая грузоподъемность флота – более 8 млн тонн, численность судов – около 14 тыс. единиц. На внутренних водных путях расположено более 130 портов, в отрасли работает порядка 100 тыс. человек.

За последние 20 лет протяженность российских внутренних водных путей с гарантированными глубинами сократилась почти на треть – их снижение произошло на протяжении 27 тыс. км. Более 10% судозодных гидротехнических сооружений сегодня имеют неудовлетворительный или же опасный уровень безопасности. Средний возраст грузового флота составляет 32 года, пассажирского – 33, а если говорить о туристических судах, то этот возраст еще выше – более 40 лет.

Еще одна проблема – большинство портовых сооружений введено в эксплуатацию более 35 лет назад и многие из них требуют проведения капитального ремонта. На внутренних водных путях практически отсутствуют терминалы и логистические центры. В довершение – дефицит кадров, особенно плавсостава, и относительно низкая социальная защищенность работников.

2,8
млрд рублей – предусмотренное на 2014 год финансирование отрасли

Таким образом, современное состояние отрасли в ряде случаев не позволяет оказывать услуги, соответствующие запросам. Суммарные потери речного флота составляют более 40 млн тонн в год.

Экспертная оценка ситуации в отрасли выглядит так – ввиду длительных сроков окупаемости инвестиций в строительство судов и в целом-то относительно низкого уровня рентабельности судоходного бизнеса, особенно в российских климатических условиях, без эффективных мер государственной поддержки создание

современного внутреннего водного флота практически не представляется возможным. Для исправления ситуации Минтрансом России подготовлен проект стратегии развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года. При рассмотрении проекта на заседании правительства особое внимание было уделено вопросу финансирования программных мероприятий проекта.

В проекте также определены соответствующие цели развития – создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта, обеспечение конкурентоспособности, повышение доступности и обеспечение социальной функции при перевозке пассажиров, а также повышение уровня безопасности.

Развитие водного транспорта позволит решить задачу снятия сезонной нагрузки на инфраструктуру железнодорожного и автомобильного транспорта и задачу повышения транспортной доступности в районах Сибири и Крайнего Севера – таково мнение члена Экспертного совета при Правительстве России, генерального директора группы компаний Globaltrans Сергея Мальцева.

Николай ПЛЕХАНОВ

АНОНС

Курская Коренская ярмарка и Среднерусский экономический форум ждут участников и гостей

19-22 июня в Курской области будет работать XIV Курская Коренская ярмарка, возрожденная 14 лет назад после более чем векового перерыва. В последние годы она заняла почетное место в ряду ведущих выставочно-ярмарочных мероприятий страны. В ярмарке принимают участие центральные регионы России, представители стран ближнего и дальнего зарубежья.

Традиционно широко будут представ-

лены выставочные экспозиции делегаций Беларуси и Молдовы.

В рамках Коренской ярмарки в Курске пройдет III Среднерусский экономический форум. Его основные цели – координация усилий регионов Центральной России в решении задач развития своих территорий и привлечения инвесторов, обмен лучшим опытом экономических преобразований. Главная тема разговора – «Развитие человеческого капитала –

миссия бизнеса и власти».

Помимо пленарной части состоится ряд тематических круглых столов по вопросам повышения инвестиционного потенциала регионов, внедрения инноваций, развития малого бизнеса, миграции, продовольственной безопасности, развития спорта, туризма, молодежной политики и др.

Запланирован ряд деловых и культурных мероприятий.