

АКТУАЛЬНО

# Работа над ошибками: «Разговор, даст бог, не последний»



(Окончание. Начало на стр. 4)

## Укротить бюрократию

Еще больше претензий вызывает практика применения нового закона, прежде всего — дублирование требований со стороны органов государственного управления. Академик **Александр Александрович Макаров**, директор Института молекулярной биологии им. В.А. Энгельгардта РАН, напомнил о личных кабинетах, открытых в интернете Министерством образования и науки для внесения

данных организациями ФАНО. Это ведомство также направляет запросы по данным (включая статистику отдельных лабораторий), которые требуется собрать за пять дней: «Не пойму, каковы правовые основы таких писем, когда есть приказ МОН?» Ученый рассказал и о том, как федеральное агентство запросило данные по Web of Science, которые эта система принципиально не может выдать...

...Директор Института нефтегазовой геологии и геофизики СО РАН им. А.А. Трофимука академик **Михаил Иванович Эпов** говорил об аспиранту-

ре, в буквальном смысле «попавшей в ФАНО». Переход из одного ведомства в другое привел к необходимости новой аккредитации, а это процедура далеко не бесплатная. Затраты в пересчете на одного аспиранта составляют 60 тысяч рублей, а в масштабах Сибирского отделения — около 250 миллионов! Академик **Виктор Петрович Иванников**, возглавляющий Институт системного программирования РАН, предложил исправить ситуацию, когда в Академии есть Совет директоров, которые теперь являются сотрудниками ФАНО и руководителями отнесенных к нему институтов. Этот орган, кстати, негативно высказался об их грядущей реструктуризации: тема не входила в повестку обсуждения, но ее затрагивали многие, в том числе и Виктор Иванников: «Мой институт на 100% развалится, если его вольют в состав другого или, напротив, присоединят слабым».

Менять закон, менять взаимоотношения, четко прописывать их, а главное — определять приоритеты. Таков был общий настрой и общий итог круглого стола. Единственный голос против принадлежал директору Института общественного здоровья им. Н.А. Семашко РАМН **Рамилу Усмановичу Хабриеву**: «Внесение изменений в Федеральный Закон — очень опасный путь. Ход обсужде-



ний опять всех нас схлестнет». Но Михаил Котюков считает, что можно обойтись без эмоций: «Разные точки зрения на одну и ту же ситуацию — это замечательно!» А Виктор Косоуров подвел черту: «Я еще раз убедился в том, что главный дефицит — это умение слушать и слышать. Поэтому разговор, даст бог, не последний».

Андрей Соболевский  
Фото автора

# Здесь не сломается



(Окончание. Начало на стр. 5)

и надежность у них намного ниже, чем у «Комплекса». Фактически у него нет всепогодных аналогов, которые бы надежно работали в жестких климатических условиях Сибири и Дальнего Востока: и зимой, и летом, и в мороз, и в жару, и в дождь, и в снег, и ночью, и днем». «Комплексы» служат уже около десяти лет на 15 железных дорогах системы ОАО «РЖД» (от Смоленска до Находки), а также в Беларуси и Грузии. О последних двух странах на обсуждении упоминалось мало, а вот в России тестирование проходят около 60 миллионов (!) вагонов в год. Из них отцепляется для проверки до тридцати тысяч. По словам Александра Комиссарова, происходит это так: «Когда поезд прибывает на станцию, осмотрщик к проблемному вагону не идет. К маневровому диспетчеру из единой системы уже автоматически поступила команда отцепить и вывести из состава этот вагон». Общий экономический эффект от применения «Комплексов» в «РЖД» составил свыше 10 миллиардов рублей. При этом, как отметил Комиссаров, 36-тысячная армия вагонных осмотрщиков подверглась сокращению, но без увольнений с дороги: «мы людей на улицу не выбрасываем». Напомним, что в оценку эффективности системы не входит статистика Грузии и Беларуси, а также крупных собственников вагонов: ОАО «Газпром» и ООО «Новотранс».

О роли личности в истории: система увидела свет и прошла обкатку сначала на Западно-Сибирской железной дороге благодаря позиции ее начальника **Александра Витальевича Целько**. Особый вклад в разработку «Комплекса» и его внедрение внес **Сергей Васи-**

**льевич Плотников**. Он возглавил малое предприятие ООО «Сибирский центр транспортных технологий» (ООО «ЦТТ»), которое занимается тиражированием, монтажом и сервисным обслуживанием этих систем. Именно благодаря «Комплексу» в непростые 2000-е годы удалось выполнить поручение **Владимира Путина** и обеспечить вывоз кузбасского угля исправным подвижным составом в объеме до 160 млн тонн в год. Сейчас в России эксплуатируется более 70 «Комплексов», применение которых позволило заметно повысить безопасность железнодорожных перевозок.

Как писал классик, нельзя объять необъятное. Междисциплинарный проект по оптико-информационным методам бесконтактной диагностики динамических процессов подобен маленькой вселенной. Из областей знания он не касается, пожалуй, только гуманитарных дисциплин, да и то временно: несколько не удивят, в перспективе, археологические или социологические приложения. Сегодня же разработки проектантов, кроме научных институтов и вузов внедрены не только в те отрасли, беглый экскурс по которым дан выше. Приборы, установки, системы различного назначения применяются в металлургии, гидро- и тепловой энергетике, на авиатранспорте, а также в интересах обороны и безопасности: например, для оптимизации формы субмарин. И пока государственные мужи собирают по вопросам реиндустриализации и импортозамещения одно совещание за другим, сибирские ученые в кооперации с производителями решают

эту проблему на практике, причем не первый год. По неволе вспомнилась реплика академика **Василия Филипповича Шабанова** на одном из таких заседаний: если государство действительно хочет сделать промышленность наукоемкой, то академические институты должны получить такие же льготы, как Сколково...

Вернемся, однако, к междисциплинарному проекту. Результаты работы в его рамках представлены в 15 монографиях (и монографических главах), 74 патентах (в том числе в 25 зарубежных), в 108 научных статьях рецензируемых изданий, награждены 19 медалями и 24 дипломами. Авторами работы получено 50 актов внедрения, суммарный экономический эффект от практического применения результатов составил более 19 млрд рублей. Впечатляющие показатели позволили представить проект на Премию Правительства России, и упомянутое выше общественное обсуждение в Томске являлось одной из необходимых процедур, предусмотренной ее регламентом. И вход, и обмен мнениями были свободными — о проекте высказывались ученые, преподаватели (официальную поддержку выразили томские университеты: классический, политехнический и ТУСУР), производственники. Оценки делились на позитивные, особо позитивные и восторженные. А каверзный вопрос прозвучал всего один: «Почему не выдвинули сразу на Государственную премию?»

Андрей Соболевский  
Фото системы «Комплекс» предоставлено Ю.В. Чугуем

## Авторский коллектив:

**Маркович Дмитрий Маркович**, член-корреспондент РАН, заместитель директора Института теплофизики им. С.С. Кутателадзе Сибирского отделения Российской академии наук (ИТ СО РАН), г. Новосибирск — руководитель работы.

**Бильский Артур Валерьевич**, к.ф.-м.н., старший научный сотрудник ИТ СО РАН.

**Меледин Владимир Генриевич**, д.т.н., главный научный сотрудник ИТ СО РАН.

**Наумов Игорь Владимирович**, д.т.н., старший научный сотрудник ИТ СО РАН.

**Борзов Сергей Михайлович**, к.т.н., заведующий лабораторией Института автоматизации и электрометрии Сибирского отделения Российской академии наук (ИАиЭ СО РАН), г. Новосибирск.

**Потатуркин Олег Иосифович**, д.т.н., заместитель директора по научной работе ИАиЭ СО РАН.

**Чугуй Юрий Васильевич**, д.т.н., директор Конструкторско-технологического института научного приборостроения Сибирского отделения Российской академии наук (КТИ НП СО РАН), г. Новосибирск.

**Целько Александр Витальевич**, вице-президент Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), г. Москва.

**Плотников Сергей Васильевич**, к.т.н., директор Общества с ограниченной ответственностью «Сибирский центр транспортных технологий» (ООО «ЦТТ»), г. Новосибирск.

**Пылев Игорь Михайлович**, к.т.н., заместитель главного конструктора по расчетно-экспериментальным работам СКБ «Гидротурбомаш», Открытое акционерное общество «Силовые машины — ЗТЛ, ЛМЗ, Электросила, Энергомашэкспорт», г. Санкт-Петербург.