



Наука в Сибири

ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА СИБИРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

Май 2003 г. • 42-й год издания • № 20 (2406) • <http://www-sbras.nsc.ru/HBC/> • Цена 2 руб. 50 коп.

НОВОСТИ

Очередное заседание Президиума

В повестке заседания Президиума СО РАН 29 мая — научный доклад члена-корреспондента РАН М.Эпова «Электромагнитное зондирование в геологических средах».

Председатели объединенных ученых советов СО РАН по направлениям наук проинформируют о своих предложениях по уточнению «Основных принципов перехода институтов СО РАН на программно-целевые методы планирования НИР».

Заместитель председателя Отделения Г.Шурпаев представит членам Президиума информацию об оптимизации остатков бюджетных средств на счетах научно-исследовательских институтов Сибирского отделения на 1 июня 2003 года.

Будут подведены итоги годичного Общего собрания РАН в Москве с поздравлением вновь избранных членов Российской академии наук — сотрудников Сибирского отделения.

Лауреаты премии М.А.Лаврентьева

На состоявшемся заседании правления Фонда М.А.Лаврентьева принято решение о присуждении премий Фонда. Лауреатами премии М.А.Лаврентьева стали академики В.Титов и Г.Сакович.

Выставка в Москве

В Москве прошла четвертая международная выставка «Высокие технологии XXI века».

Коллективный стенд СО РАН представлял 41 разработку институтов Цитологии и генетики, Ядерной физики, Химии нефти, Оптического мониторинга, Неметаллических материалов; конструкторско-технологических институтов Гидроимпульсной техники и Геофизического и экологического приборостроения, Отдела структурной макрокинетики ТНЦ.

Телевизионный фестиваль в Томске

Международный телевизионный фестиваль научно-образовательных и просветительских программ «Разум. XXI век» пройдет в Томске с 25 по 27 июня 2003 г.

Целью проведения фестиваля является оценка уровня подготовки телепрограмм по научно-просветительской тематике в России, обмен опытом создания подобных программ и определение дальнейших путей развития научно-образовательного вещания на федеральных и региональных каналах.

Награды Отделения

За многолетний добросовестный труд в Сибирском отделении РАН и в связи с юбилейными датами со дня рождения Президиум Отделения наградил Почетными грамотами: главного врача больницы Иркутского научного центра Вашкевича Олега Степановича, заместителя начальника планово-финансового управления СО РАН Журавлеву Светлану Анатольевну, главного специалиста Управления организации научных исследований СО РАН Колотову Галину Алексеевну. Юбилярам — наши поздравления!

Подписка на «НВС»

Открыта подписка на нашу газету на второе полугодие 2003 года: индекс 53012 в Объединенном каталоге «Пресса России — Подписка — 2003, второе полугодие» (том I, стр. 107) и Каталоге периодических изданий Новосибирской области. Редакционная цена на полугодие — 42 рубля, с адресной доставкой в Новосибирске — 78 руб. 60 коп. В других городах России — подписная цена чуть выше.

Общее собрание РАН в Москве



В столице 22 мая завершило работу годичное Общее собрание Российской академии наук. Заслушаны годовые отчеты Президиума РАН, приняты одобряющие предложенную работу решения, проведены выборы новых академиков и членов-корреспондентов РАН. Сибирское отделение РАН пополнилось шестью академиками и пятнадцатью членкорами, причем трое членов-корреспондентов выбраны на общеакадемические вакансии, успешно пройдя огромный конкурс по своим научным секциям и специализированным научным отделениям. В сегодняшнем номере на стр. 3—5 — материалы с Общего собрания РАН, подготовленные нашими корреспондентами.

Академия наук отчитывается о своей работе каждый год, а выборы новых членов РАН происходят раз в три года, поэтому понятно то напряжение, которое предшествовало финальному оглашению итогов выборов. Претенденты из Сибири на звание членов Академии прошли тщательный отбор на Общем собрании СО РАН, на собраниях секций и специализированных отделений РАН. И если среди кандидатов в академики на одно место было не более трех претендентов, то число докторов наук, претендовавших на одну вакансию члена-корреспондента РАН порой достигало семнадцати человек. И отраднo, что в этом году ни одна вакансия для СО РАН не пропала (что, к сожалению, случилось в прошлые годы), а более того, наши претенденты «пробились» на три московские вакансии, потеснив столичных ученых по специальностям, которые не были предусмотрены в вакансиях для СО РАН.

В четверг Президиум СО РАН тепло поздравил новоизбранных членов Академии. За работу, коллеги! Новых творческих удач вам и научных открытий!

На снимке нашего фотокорреспондента Владимира НОВИКОВА, сделанном в Москве: ответственный для каждого члена Академии момент выборов в РАН — голосование, а для председателя Сибирского отделения РАН — ответственный вдвойне. Важно не потерять сибирских вакансий и выбрать достойных.

Академическая презентация



Фото В.Новикова.

Очередная презентация научных разработок Сибирского отделения РАН прошла 27 мая в помещении Института горного дела. Были представлены новые и действующие приборы, разработки и технологии Сибирского отделения для горного дела и строительства, наиболее готовые к освоению на промышленных предприятиях Новосибирска. Свои новые разработки, кроме Института горного дела, представили шесть академических организаций из Новосибирска. Репортаж с презентации — в ближайшем номере «НВС».

ВЕСТИ

С юбилеем, Виктор Александрович!

Главе администрации Новосибирской области
Толоконскому Виктору Александровичу

Дорогой Виктор Александрович!
Президиум Сибирского отделения Российской академии наук сердечно поздравляет Вас в день 50-летнего юбилея и желает Вам доброго здоровья, благополучия и новых творческих успехов в Вашей разносторонней деятельности на посту Главы администрации Новосибирской области.

Нам приятно отметить, что Вы в своей многогранной деятельности особое внимание уделяете науке и задействию научного и образовательного потенциала для повышения экономического благосостояния области.

Вам досталась трудная задача, так как в Новосибирской области сконцентрировано 50% научного потенциала Сибирского отделения РАН, а с наукой сегодня связаны не только прогрессивные достижения, но и многие трудности. Однако, Ваш богатый опыт управления, государственный подход к делу помогают решать многие проблемы, связанные с развитием науки и образования в Новосибирской области и, в частности, новосибирского Академгородка. Отрадно отметить, что Ваша установка на всемерное раз-

витие и поддержку научного сообщества Новосибирской области остается неизменной.

Много сил и энергии Вы отдаете разработке государственной научно-технической и инновационной политики на территории Новосибирской области, превращению города Новосибирска в национальный инновационный центр по новым наукоемким технологиям.

Мы встречаемся с Вами не только на деловых заседаниях при решении сложных вопросов, но иногда в неформальной обстановке, где нас поражает Ваша простота общения, идеальный музыкальный слух и чудный голос при исполнении песен.

Дорогой Виктор Александрович! Вы находитесь в расцвете творческих сил. Мы надеемся еще долгие годы работать вместе на благо Новосибирской области, нашей науки и Российской Федерации.

Счастья, здоровья и успехов Вам и Вашим близким.

Председатель Сибирского отделения РАН
академик Н.Л. Добрецов
Главный ученый секретарь Отделения
член-корреспондент РАН В.М. Фомин



Научные мероприятия СО РАН в июне

2—6, г. Новосибирск. III региональная конференция «Материалы Сибири» и X международный семинар АТАМ «Наука и технология наноструктурированных материалов» («Nanoscience and Technology»). Организатор — Институт химии твердого тела и механики; тел.: (383-2) 32-96-00; факс: 32-28-47; Институт неорганической химии; тел.: (383-2) 34-44-90, 34-46-03; факс: 34-44-89; Азиатско-Тихоокеанская академия материалов (региональный офис).

2—6, г. Иркутск. Всероссийская конференция по дистанционному зондированию поверхности Земли и атмосферы. Организатор — Институт солнечно-земной физики; тел.: (395-2) 42-59-19; факс: 42-55-57.

3—6, г. Бийск. III всероссийская научно-практическая конференция «Техника и технология производства теплоизоляционных материалов из минерального сырья». Организатор — Институт проблем химико-энергетических технологий; тел.: (385-4) 30-58-26; факс: 31-13-09; e-mail: post@frpc.secna.ru; ФГУП «Федеральный научно-производственный центр «Алтай».

9—12, г. Омск. V конгресс этнографов и антропологов России. Организатор — Омский филиал ОИИФ; тел.: (381-2) 22-46-08; Омский государственный университет тел.: (381-2) 66-45-15; Институт этнологии и антропологии РАН.

9—12, г. Омск. XI международный научный семинар «Интеграция археологических и этнографических исследований». Организатор — Омский филиал ОИИФ; тел.: (381-2) 22-46-08.

16—20, г. Новосибирск. Школа-семинар «Геомеханика и геофизика». Организатор — Институт геофизики; тел./факс: (383-2) 33-25-13.

17—20, г. Казань. XVI всероссийская конференция по химическим реакторам «Химреактор-ХVI» (I этап). Организатор — Институт катализа; тел./факс: (383-2) 34-12-97; e-mail: zam@catalysis.nsk.su.

18—20, г. Новосибирск. Международная конференция «Биология и биохимия внеклеточных нуклеиновых кислот». Организатор — Институт химической биологии и фундаментальной медицины СО РАН (бывш. НИБХ); 630090, г. Новосибирск, просп. ак. Лаврентьева, 8; тел.: (383-2) 34-45-16; факс: 33-36-77.

19—20, г. Новосибирск. Региональная научная конференция «Этнокультурные взаимодействия в Сибири (XVII—XX вв.)». Организатор — Институт истории ОИИФ; тел./факс: (383-2) 30-13-49.

20, г. Новосибирск. Международная конференция «Преемственность в обучении иностранным языкам: школа — вуз». Организатор — Новосибирский государственный университет; тел.: (383-2) 39-75-65, 39-75-23; e-mail: fija@admin.nsu.ru.

20—22, г. Новосибирск. Международная конференция «РНК-мишень для искусственных рибонуклеаз, конформационных ингибиторов и интерферирующих РНК». Организатор — Институт химической биологии и фундаментальной медицины СО РАН (бывш. НИБХ); тел.: (383-2) 34-45-16, факс: 33-36-77.

23—27, г. Новосибирск. IX международный семинар по соединениям включения. Организатор — Институт неорганической химии; тел.: (383-2) 34-46-03; факс: 34-44-89.

24—27, г. Москва. VII международная конференция «Оптические методы исследования потоков». Организатор — Институт теплофизики; тел.: (383-2) 34-28-81, 34-20-50; факс: 34-34-80; Московский энергетический институт (технический университет).

24—27, г. Барнаул. Международная научно-практическая конференция «Лесные насаждения и сельскохозяйственное производство. Проблемы опустынивания». Организатор — Институт водных и экологических проблем; тел.: (385-2) 36-78-56; факс: 24-03-96; Главное управление природных ресурсов МПР России по Алтайскому краю; тел.: (385-2) 35-47-09; факс: 35-47-51.

24—28, г. Томск. X международный симпозиум «Оптика атмосферы и океана». Организатор — Институт оптики атмосферы; тел.: (382-2) 25-97-38, 25-98-75; факс: 25-90-86.

25—27, г. Томск. V Сибирское совещание по климато-экологическому мониторингу. Организатор — Институт оптического мониторинга; тел.: (382-2) 25-92-65; факс: 25-89-50.

25—28, г. Новосибирск. Международный конгресс «Математика в XXI веке. Роль механико-математического факультета НГУ в науке, образовании и бизнесе». Организатор — Институт математики СО РАН; Институт дискретной математики и информатики Минобрнауки России; тел.: +7(383-2) 30-32-37; факс: 30-20-08, 33-25-98; Новосибирский государственный университет; тел.: (383-2) 30-20-08, 30-32-37.

28 июня — 3 июля, г. Новосибирск. II семинар «Топливные элементы и энергоустановки на их основе». Организатор — Институт катализа; тел./факс: (383-2) 34-12-97; e-mail: star@catalysis.nsk.su.

30 июня — 2 июля, г. Горно-Алтайск. Семинар с участием иностранных ученых «Этносоциальные процессы в Сибири». Организатор — Институт философии и права ОИИФ; тел.: (383-2) 30-27-86.

Томскому госуниверситету — 125 лет

28 мая исполнилось 125 лет Томскому государственному университету. В 1878 году Высочайшим повелением Александра II в Томске был учрежден Императорский Сибирский университет, ставший первым высшим учебным заведением в азиатской части России. Университет был создан и развивался как центр образования, науки, просвещения и культуры национального значения, именно на него была возложена высокая миссия подготовки научно-педагогической и культурной элиты для Сибири и Дальнего Востока.

Сегодня это вуз с мировым именем, признанный центр образования, науки и культуры, привлекающий в свои стены выдающихся ученых и ищущую знаний молодежь со всех уголков России, СНГ, дальнего зарубежья. Сотни великих ученых, писателей, поэтов, общественных деятелей вышли из стен ТГУ, составили славу Отечеству. Лучшие традиции продолжаются и развиваются сегодня научными школами университета. По-прежнему он остается визитной карточкой города.

Сегодня трудно представить жизнь области без университета, ставшего достоянием и гордостью своих питомцев. ТГУ стал истинным центром притяжения творческих сил и талантов, мощным генератором передовых научных идей, примером воплощения лучших традиций российского высшего образования. Университетская общественность, выпускники, все, чья жизнь так или иначе связана с ТГУ, по праву гордятся мудрым, но стремительно развивающимся университетом.

Современный университет — это крупнейший учебно-научный комплекс, занимающий четвертую позицию в рейтинге классических университетов Министерства образования России. На 22 факультетах обучаются свыше 23 тысячи студентов.

Это и признанный лидер российской высшей школы в области фундаментальных научных исследований. Ученые ТГУ удостоены звания лауреатов Государственной премии, премии Президента РФ в области образования и премии Правительства РФ в области науки и техники, 14 научных школ вошли в Президентский перечень ведущих научных школ России. Ученые университета активно участвуют в международных научных и образовательных программах.

Конечно, ТГУ — это не только ведущий центр образования и науки, но и центр культурной жизни нашего города и Сибири. Указом Президента Российской Федерации 1998 г. Томский университет внесен в Государственный свод особо ценных объектов культурного наследия народов Российской Федерации.

Университет, обновленный и молодой, встречает свой юбилей в замечательный весенний день. Благодаря прекрасному замыслу основателей, сегодня, также как и много лет назад украшает город белоснежное здание главного корпуса в Университетской роше.

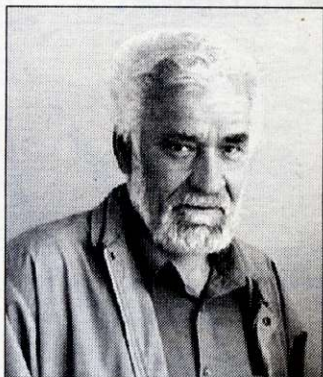
Официальные торжества, посвященные 125-летию ТГУ, пройдут 11—12 сентября 2003 г.

В эти майские дни прошли мероприятия юбилейного года: торжественное подведение итогов Спартакиады-2003 среди студентов; совместное заседание Президиума Учебно-методического совета по физике, Учебно-методического объединения по классическому университетскому образованию Минобрнауки РФ и Сибирского отделения, Научно-методического совета по физике Минобрнауки РФ и торжественное открытие Томского материаловедческого центра коллективного пользования, который оснащен новейшим оборудованием. Недавно были собраны две его «достопримечательности» — растровый и просвечивающий электронные микроскопы. Последний является единственным в Сибирско-Дальневосточном регионе. Состоялось торжественное заседание Ученого совета университета и спектакль-концерт «Тебе с любовью!» с участием творческих коллективов университета.

Поздравляем всех томичей и выпускников ТГУ с Днем рождения университета!

Не изменяя главному научному интересу

30 мая исполняется 60 лет доктору химических наук, профессору, руководителю Научно-технического центра химической информатики Борису Григорьевичу Дерендяеву.



С 1967 г. работает В.Дерендяев в Новосибирском институте органической химии СО РАН. Под руководством академика В.Коптюга он прошел путь от стажера-исследователя до заведующего лабораторией. При этом не изменял своему главному интересу, сформировавшемуся еще со студенческих времен — теоретическим и экспериментальным методам исследования строения и свойств молекул.

В 1973 г. Борис Григорьевич защитил кандидатскую диссертацию «Изучение обменных процессов в аргониевых ионах методом ядерного магнитного резонанса», а в 1988 г. — докторскую на тему «Аналитическая масс-спектрометрия на основе машинных банков данных».

Будучи заведующим лабораторией физических методов исследования (1978—1990 гг.), он внес существенный вклад в изучение строения

и свойств ароматических соединений и ионов на их основе.

В эти же годы Борис Григорьевич уделяет значительное внимание методам автоматической обработки и анализа данных спектрально-го эксперимента. Совместно с СКБ аналитического приборостроения он участвует в создании отечественного комплекса масс-спектрометр-ЭВМ, снабженного базой масс-спектрометрических данных и оригинальной информационно-поисковой системой (ИПС) для оперативного решения задач идентификации соединений по их масс-спектрам, что нашло широкое применение в практике научных организаций, вузов, лабораторий и служб страны с целью качественного анализа органических соединений и смесей на их основе.

С 1990 г. Борис Григорьевич руководит крупным отделом Института органической химии и проводимыми в нем работами по созданию информационно-логических систем по различным видам молекулярной спектроскопии. Он внес существенный вклад в развитие химической информатики, компьютерных методов совместного анализа ИК-, ЯМР-, масс-спектров молекул с помощью крупномасштабных баз физико-химических данных. Под его руководством коллектив разработал оригинальные алгоритмы и программы интерпретации молекулярных спектров, позволяющие устанавливать все основные структурные характеристики молекул: от молекулярной массы и элементного состава до функциональных групп, крупных структурных фрагментов и возможного строения изучаемых по спектрам веществ. Создана одна из крупнейших в мире база по инфракрасным спектрам органических соединений для решения средствами ЭВМ одной из массовых аналитических задач — идентификации соединений по спектрам этого наиболее распространенного в спектро-аналитической практике метода.

Методом ИК спектроскопии с высокой вероятностью могут быть распознаны свыше 10 тыс. разнообразных связанных фрагментов органических соединений. Это же представление структур позволяет с помощью соответствующего программного обеспечения не только успешно решать задачи определения строения соединений по их экспериментальным спектрам, но и прогнозировать ИК спектр соединения по заданной структурной формуле.

Б.Дерендяев — автор более 170 научных работ, в том числе двух монографий и учебно-го пособия, автор и редактор опубликованной серии книг «Атлас масс-спектров органических соединений». Среди его учеников девять кандидатов и доктор наук.

С 1996 года Борис Григорьевич является председателем Совета по защите кандидатских диссертаций по специальности «Математическое моделирование, численные методы и комплексы программ по химическим, биологическим и техническим наукам».

Борис Григорьевич — член Национального комитета российских химиков и Национального комитета по численным данным в области науки и техники (CODATA), член Комиссии по использованию математических методов в аналитической химии Научного совета по аналитической химии РАН, член редколлегии «Журнала структурной химии».

Коллеги и ученики сердечно поздравляют Бориса Григорьевича с 60-летием и желают ему здоровья, оптимизма, новых творческих успехов.

М.Подгорная,
кандидат химических наук.

Поздравляем!

**Избраны Общим собранием РАН
(май 2003 года)**

на вакансии Сибирского отделения РАН

академиками РАН

Кулипанов Геннадий Николаевич — доктор физико-математических наук, специалист в области ускорителей заряженных частиц, синхротронного излучения и лазеров на свободных электронах (1942 года рождения, заместитель председателя СО РАН, заместитель директора Института ядерной физики, Новосибирск).

Коровин Сергей Дмитриевич — доктор физико-математических наук, специалист в области импульсной энергетики и мощной СВЧ-электроники (1953 года рождения, председатель Президиума Томского научного центра СО РАН, директор Института сильноточной электроники, Томск).

Монахов Валентин Николаевич — доктор физико-математических наук, специалист в области построения, исследования корректности математических моделей механики сплошной среды (1932 года рождения, заведующий лабораторией Института гидродинамики, Новосибирск).

Шабанов Василий Филиппович — доктор физико-математических наук, специалист в области физикохимии оптических материалов (1940 года рождения, председатель Президиума Красноярского научного центра СО РАН, заведующий отделом оптики Института физики, Красноярск).

Грачев Михаил Александрович — доктор химических наук, специалист в области биорганической химии, физико-химической биологии, экологии (1939 года рождения, директор Лимнологического института, Иркутск).

Кузьмин Михаил Иванович — доктор геолого-минералогических наук, специалист в области геохимии, геодинамики и петрологии (1938 года рождения, председатель Президиума Иркутского научного центра СО РАН, директор Института геохимии, Иркутск).

членами-корреспондентами РАН

Мазуров Виктор Данилович — доктор физико-математических наук, специалист в области теории групп (1943 года рождения, заведующий отделом Института математики, профессор НГУ, Новосибирск).

Тайманов Искандер Асанович — доктор физико-математических наук, специалист по геометрии, топологии и теории динамических систем (1961 года рождения, ведущий научный сотрудник Института математики, профессор НГУ, Новосибирск).

Чаплик Александр Владимирович — доктор физико-математических наук, специалист в области теории твердого тела и теории неупругих столкновений (1937 года рождения, заведующий лабораторией Института физики полупроводников, профессор НГУ, Новосибирск).

Бондарь Александр Евгеньевич — доктор физико-математических наук, специалист в области физики элементарных частиц (1955 года рождения, заведующий лабораторией Института ядерной физики, преподаватель НГУ, Новосибирск).

Тешуков Владимир Михайлович — доктор физико-математических наук, специалист в области механики жидкости и газа (1946 года рождения, заместитель директора Института гидродинамики, профессор НГУ, Новосибирск).

Овчаренко Виктор Иванович — доктор химических наук, принадлежит к числу основателей одной из современных областей химии — дизайна молекулярных магнетиков (1952 года рождения, заместитель директора Международного томографического центра, профессор НГУ, Новосибирск).

Колчанов Николай Александрович — доктор биологических наук, специалист в области генетики, теории эволюции, биоинформатики (1947 года рождения, заместитель директора Института цитологии и генетики, профессор НГУ, Новосибирск).

Эпов Михаил Иванович — доктор технических наук, специалист по геоэлектрике, электроразведке и геофизическим исследованиям в нефтегазовых скважинах (1950 года рождения, заместитель директора Института геофизики, профессор НГУ, Новосибирск).

Верниковский Валерий Арнольдович — доктор геолого-минералогических наук, специалист в области геологии, геодинамики и петрологии (1955 года рождения, заведующий лабораторией Института геологии, профессор НГУ, Новосибирск).

Тулохонов Арнольд Кириллович — доктор географических наук, специалист в области геоэкологии, охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов (1949 года рождения, директор Байкальского института природопользования, профессор Бурятского государственного университета, Улан-Удэ).

Базаров Борис Ванданович — доктор исторических наук, специалист в области политической истории монгольских народов (1960 года рождения, директор Института монголоведения, буддологии и тибетологии, профессор Бурятского государственного университета, Улан-Удэ).

Аникин Александр Евгеньевич — доктор филологических наук, специалист в области русской и славянской этимологии и литературоведения (1952 года рождения, заведующий сектором Института филологии, Новосибирск).

Избраны на общеакадемические вакансии

членами-корреспондентами РАН

Михайленко Борис Григорьевич — доктор физико-математических наук, специалист в области прикладной математики и математического моделирования в задачах геофизики (1944 года рождения, директор Института вычислительной математики и математической геофизики, Новосибирск).

Федотов Анатолий Михайлович — доктор физико-математических наук, специалист в области информационно-телекоммуникационных технологий, распределенных информационных систем, автоматизации программирования, теоретического обоснования алгоритмов (1948 года рождения, заместитель директора Института вычислительных технологий, профессор НГУ, Новосибирск).

Предтеченский Михаил Рудольфович — доктор физико-математических наук, специалист в областях механики, теплофизики и энергетики (1957 года рождения, заведующий отделом Института теплофизики, Новосибирск).

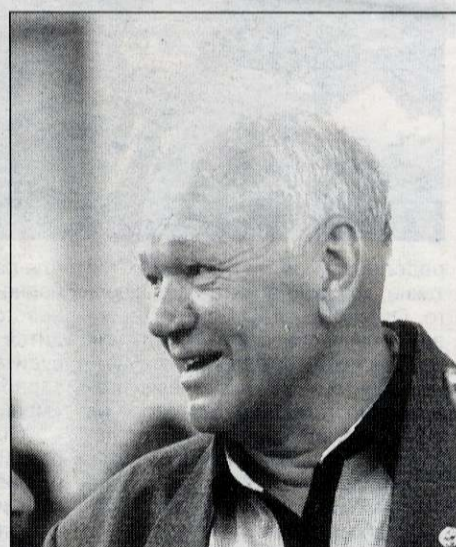
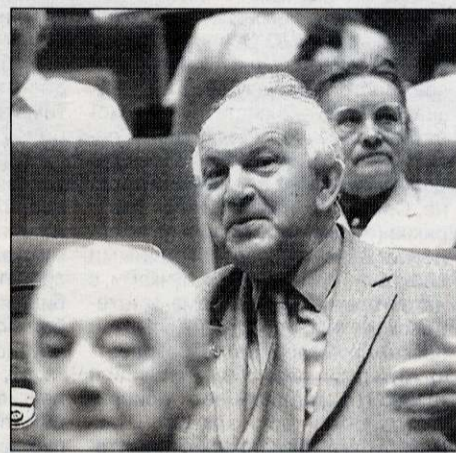


фото В. Новикова

НА ОБЩЕМ СОБРАНИИ РАН

Сверяя курс с

С 19 по 22 мая в Москве прошло годовичное Общее собрание Российской академии наук.

Одной из основных задач нынешнего большого научного сбора было, прежде всего, показать и доказать, что Академия остается в силе, и оправившись от шока, переходит на режим нормальной работы, сверяя свой курс с реалиями времени. И в ходе собрания была представлена убедительная система доказательств эффективности научных изысканий, приведены примеры достижений мирового уровня.

«Инвентаризацию» успехов начал президент Российской академии наук академик Ю.Осипов в своем вступительном слове. Понятно, что всех достойных результатов он назвать не мог — в систему РАН входят 463 научных учреждения — остановился лишь на некоторых, наиболее известных на мировом уровне. Среди них немало работ сибиряков (новые достижения на комплексе ВЭПП-4М со встречными электрон-позитронными пучками, с детектором КЕДР, система рентгеновского контроля при досмотре пассажиров аэропортов, разработка стратегии развития нефтяной и газовой промышленности, приоритеты добычи гелия, археологические находки, позволившие представить концепцию пазырыкской культуры и т.д.).

Среди названных достижений, а докладчик постарался выделить результаты, фундаментальные и прикладные, по всем направлениям науки, есть те, суть которых понятна только специалистам оп-

ментального труда «Мировые войны». Авторами проведен анализ причин, хода и итогов мировых конфликтов 1914—1918 и 1939—1945 годов, представлен широкий круг документов.

Явление в литературоведческом мире — издание 9 книг о творчестве Сергея Есенина. Здесь все наследие поэта, наиболее полный объем критической литературы, его автографы и прочее. Работа велась с 50-х годов.

Еще одна особенность Общего собрания Академии — изменение общего настроения. Почти не было жалоб на отсутствие средств, недостаток внимания и прочее, ультимативных требований к Президенту страны и правительству. Хотя работала наука в непростых условиях. Ресурсное обеспечение исследований продолжало оставаться недостаточным, хотя бюджетное возросло по сравнению с прошлым годом в полтора раза, стабилизировалось. По-прежнему слабой оставалась востребованность научной продукции у себя в стране.

Но большинство научных коллективов, прилагая максимум усилий, вели исследования в рамках программ фундаментальных исследований РАН, федеральных целевых научно-технических, президентских и других программ. А руководящие органы Академии, о чем в подробностях было доложено в ходе собрания, прилагали немало усилий, чтобы оптимизировать структуру РАН, создать необходимые условия

но на заседании Совета директоров после многократного обсуждения этой стороны деятельности РАН. Было подготовлено более 200 заявок на включение в показ готовых технологических разработок, но представлена, естественно, только часть.

Г.Месяц выделил четыре направления: наукоемкая продукция, крупное производство, оборудование для научных исследований, приборы медицинского назначения. Среди названных разработок довольно большой объем занимали приборы, установки, технологии, разработанные в институтах Сибирского отделения РАН (ускорители, которые работают во многих странах мира, установка синхротронного излучения «Сибирь-2», установленная в Курчатовском институте, технологические сварочные электронные источники с плазменным катодом, мощный лазер на свободных электронах для Центра фотохимических исследований, малошумящая цифровая рентгеновская установка «Сибирь-Н» и целый ряд других).

Есть много предложений, в каком направлении развиваться инновационной деятельности РАН. Это создание различных фондов, малых предприятий, передача технологий корпорациям и т.д., сказал Г.Месяц. Система взаимоотношений бюджетного финансирования с Российской академией наук сейчас такова, что ни один институт не может существовать без прикладных работ. Именно на них зарабатывают деньги. Но иногда можно услышать, что если тот или иной институт имеет хозяйственных работ на 80 процентов, значит его надо выводить из системы Академии наук и делать из такого института корпорацию. Но, как было отмечено, 80 процентов прикладных работ на основе хозяйственных отношений не означает, что институт в основном занимается прикладными работами. Хозяйства позволяют сегодня решать многие проблемы, которые отягощают науку. И кроме всего прочего, зарабатывать деньги на ведение фундаментальных исследований, которые остаются национальным приоритетом.

Не единожды в ходе заседания звучало утверждение, что активизировать процесс исследований может только инновационная деятельность. Председатель СО РАН академик Н.Добрецов сосредоточил свое внимание на дополнительных мерах по развитию инновационной деятельности и созданию национальной инновационной системы.

Отсчет здесь можно вести от начала января 2003 года, когда под председательством Президента России состоялось заседание Совета по науке и высоким технологиям. Оно посвящалось развитию наукоградов и академгородков, но был затронут более широкий круг вопросов. По результатам обсуждения В.Путин дал правительству ряд поручений, реализация которых началась. С участием ученых доработана Концепция развития наукоградов как составной части националь-



ной инновационной системы и представлена на утверждение в правительство. Стал наукоградом пос. Кольцово около Новосибирска, прошел все стадии согласования для получения статуса наукограда г.Северск (Томск-7), определены пилотные проекты.

Рабочая группа Совета при Президенте РФ по НВТ подготовила и представила в правительство и Совет безопасности России аналитическую записку о трех важнейших составляющих структурах национальной инновационной системы: наукограды на основе вышеназванной Концепции; особые экономические зоны на основе предложений

ций — предложение поддержать положительный опыт СО РАН и Новосибирской области в организации инновационной деятельности, инициативный проект Сибирского федерального округа «Старт».

Российская академия наук в своей деятельности, как известно, руководствуется основными положениями Федерального Закона «О науке и государственной научно-технической политике», «Основными положениями Российской Федерации в области развития науки и технологий на период до 2010 года и дальнейшую перспективу». Закон о науке, как было не раз отмечено, работает, помогает, защищает



ределенной области. А имеются такие, которые впечатляют любого. Остановился Ю.Осипов на современных средствах укрепления безопасности; на впервые полученных данных о распространении приповерхностной воды на Марсе на основе измерений российского детектора нейтронов высоких энергий, установленного на борту американского космического аппарата. Крупная работа Академии — участие в разработке российской федеральной экологической доктрины. Рассказал он и о том, что нового предложили ученые в области медицины.

Подлинным событием стала публикация четырехтомного фунда-

для развития исследований. И основное здесь, пожалуй, принятие нового тезиса, суть которого сводится к тому, что нет ничего предосудительного в том, чтобы самим зарабатывать деньги, не ожидая «манны небесной».

Особый акцент был сделан на разработках, предназначенных для реализации, готовых к практическому применению. И доклад вице-президента РАН академика Г.Месяца «О технологических разработках институтов Российской академии наук» тоже строился, исходя из данного принципа.

Предложение подготовить подобный доклад, отметил он, сдела-



Минэкономразвития; венчурные и другие инновационные фонды.

Выступающий подчеркнул, что Совет безопасности проводит в ряде регионов РФ круглые столы на тему «О реализации решений Совета России в области научно-технической безопасности». Такое мероприятие проведено в новосибирском Академгородке 15 мая. В рекомендациях круглого стола отмечено, что решения совместного заседания Совбеза, Госсовета и Совета при Президенте РФ по НВТ от 30 апреля 2002 года выполняются медленно, есть попытки исполнительной власти ревизовать принятые решения. Среди прочих рекоменда-

науку. Но предпринимаются попытки провести ревизию некоторых его положений. До сих пор случаются нападки на науку, видно непонимание ее роли. Не со всеми выводами правительственной комиссии по оптимизации бюджетных расходов можно согласиться. Понятно, что «оптимизация», в том числе при финансировании научных исследований, исходящая из необходимости совершенствования системы планирования НИР и предполагающая ориентир на конечный результат, дело непростое. И не все здесь до конца ясно. Но что неприемлемо, так это высказывания, которые звучали в ходе работы комиссии и



реалиями в времени

демонстрировали полное непонимание роли РАН в жизни страны, стоящих перед нею задач.

Академия наук, ее Президиум постоянно работают над тем, чтобы не возникало подобных недоразумений, чтобы на пути науки вставало меньше трудностей. Что удалось сделать в году минувшем — об этом был доклад главного ученого секретаря Президиума РАН академика В. Костюка.

Активно занимается Академия формированием государственной научно-технической и инновационной политики, подготовлены и направлены в Минпромнауки России предложения по совершенствованию законодательства в части, касающейся развития науки и технологий, о совершенствовании государственной аккредитации научных организаций, предложения к проекту. Разработаны предложения по созданию системы долгосрочного прогнозирования развития приоритетных направлений науки и технологий, об укреплении взаимоотношений науки и властей и прочее. На 32 заседаниях Президиума заслушаны сообщения по приоритетным научным направлениям.

Много внимания уделял Президиум РАН совершенствованию структуры и сети научных учреж-

дений, организации, планированию и финансированию исследований, взаимодействию с региональными отделениями. Возобновлено, через 10 лет, проведение научных сессий. При Президиуме РАН организован Совет по координации деятельности региональных отделений и региональных научных центров.

Как отметил главный ученый секретарь, институты РАН становятся все более самостоятельными, а это ключевое звено их развития. Занимался Президиум кадровыми вопросами и множеством других, которые встают перед научным сообществом. Работал с различными министерствами и ведомствами, в результате чего появился ряд совместных решений в интересах той и другой сторон.

В общем, деятельность, обширная и многосторонняя, включала не один десяток позиций.

В. Костюк подробно остановился на финансировании Академии, капитальном строительстве, матери-

ально-техническом снабжении. И на издательской деятельности, которая полностью себя окупает и при этом приносит немалые доходы. Рассказал о проведенных выставках, назвал ученых, которые в прошедшем году были удостоены наград разного достоинства.

Один из важных моментов Общего собрания — доклад председателя Комиссии по Уставу Российской академии наук академика Ю. Осипьяна.

Обращаясь к участникам, он напомнил, что в 2001 г. принят новый Устав РАН, составленный применительно к новому законодательству. И хотя регулярно поступают предложения о внесении в него тех или иных изменений, комиссия подходит к инициативам очень осторожно.

Но существуют вопросы, мимо которых невозможно пройти. Ю. Осипьян предложил внести в Устав единственное предложение, касающееся категории советников в Академии наук. Прежде он изложил предысторию вопроса и суть проблемы. Положение о советниках было утверждено еще во времена СССР. Но сейчас нет Союза, и, несмотря на то, что РФ является его правопреемником, и российское законодательство наследует все юридические акты, вопрос о советни-

ках требует решения, он в компетенции Академии наук, и должен регулироваться ее Уставом.

«Мы стоим перед необходимостью внести эту норму в Устав», — сказал председатель комиссии по Уставу. Был предложен следующий текст: «Выдающиеся ученые, внесшие большой вклад в развитие и организацию научных исследований в РАН и достигшие 65-летнего возраста, могут быть назначены советниками Российской академии наук с сохранением должностных окладов и других условий труда, по ранее занимаемым ими должностям. Порядок назначения советников РАН, их права и обязанности определяются Положением о советниках РАН, утверждаемым Президиумом РАН».

В тексте сделаны некоторые изменения, предлагается расширить эту категорию и практиковать возможность перевода на должность советников не только членов Академии, но и докторов наук. Уставная комиссия предложила Президи-

уму, и Президиум согласился внести рекомендацию о том, чтобы категория советников-докторов наук, которые вели большую научно-организационную работу, была введена в институты АН. Занятие этой должности регулируется Уставом института РАН и принимается ученым советом института. (Поправку рекомендуется поместить в конце статьи 17.) Собрание проголосовало — «за».

В дискуссии, которая проходила и в первый, и во второй день собрания — традиционный набор проблем. Говорилось о старении кадров и о том, какие усилия предпринимаются, чтобы молодые не уходили из науки. («Тенденцию переломить не удалось, а только затормозить»). Одна из причин здесь — отсутствие жилья. Задавался вопрос — как же все-таки можно решить эту проблему. На что президент РАН отвечал, что выход один — делать инновационные проекты по строительству жилья. В 2003 году по программе «Жилье» для молодых сотрудников удалось увеличить финансирование почти в два раза. В Москве, например, «одно из гостиничных зданий АН определено под семейное общежитие». Приобретаются, пусть в небольших количествах, квартиры за счет министерств, идет поиск других вариантов.

Большую работу по поддержке молодых ведет Уральское отделение АН — об этом рассказал его председатель, академик В. Черешнев.

Были выступления с требованием защитить науку от клеветнических статей в прессе, были оригинальные предложения, как и где найти деньги для науки, поднимались другие злободневные вопросы. Активны были сибирские ученые.

Член-корреспондент Р. Салеев настаивал, что нужно «наладить систему оповещения» о достижениях ученых в средствах массовой информации.

Председатель комиссии РАН по борьбе с лженаукой академик Э. Кругляков воспользовался поводом, чтобы снова напомнить об опасной тенденции, все больше набирающей силу — подмене истинно научных знаний псевдонауками (выступление было отмечено одобрительными аплодисментами).

Академик Г. Жеребцов заострил внимание на факте, что все меньше возможностей остается для изучения физики Солнца, солнечно-земных связей и околоземного космического пространства — стареет оборудование, сеть магнитных и ионосферных станций приходит в негодность и т.д. Нужно, чтобы работала своя, национальная программа «Космическая погода», вокруг которой можно концентрировать силы. Но, как отметил Ю. Осипов, важная программа национального масштаба «Космическая погода» может заработать только в том случае, если все ключевые ведомства будут в ней заинтересованы, будут помогать. А пока полтора года академический усилий в данном направлении дали нулевой результат. «Давайте объявим академическую программу по этой тематике, исходя из возможностей», — сказал президент РАН.



В ходе собрания были вручены медали и дипломы лауреатам Больших золотых медалей Российской академии наук им. М.В. Ломоносова 2002 года. Лауреатами стали: математик из Санкт-Петербурга академик Ольга Ладьяженская и шведский ученый Леннарт Карлссон, выступившие с научными докладами.

Главный момент Общего собрания Российской академии наук — безусловно, выборы новых членов Академии. Был провозглашен девиз: «Выборы должны послужить укреплению Академии, укреплению России!».

Л. Юдина, «НВС»
фото В. Новикова



дений, организации, планированию и финансированию исследований, взаимодействию с региональными отделениями. Возобновлено, через 10 лет, проведение научных сессий. При Президиуме РАН организован Совет по координации деятельности региональных отделений и региональных научных центров.

Как отметил главный ученый секретарь, институты РАН становятся все более самостоятельными, а это ключевое звено их развития. Занимался Президиум кадровыми вопросами и множеством других, которые встают перед научным сообществом. Работал с различными министерствами и ведомствами, в результате чего появился ряд совместных решений в интересах той и другой сторон.

В общем, деятельность, обширная и многосторонняя, включала не один десяток позиций.

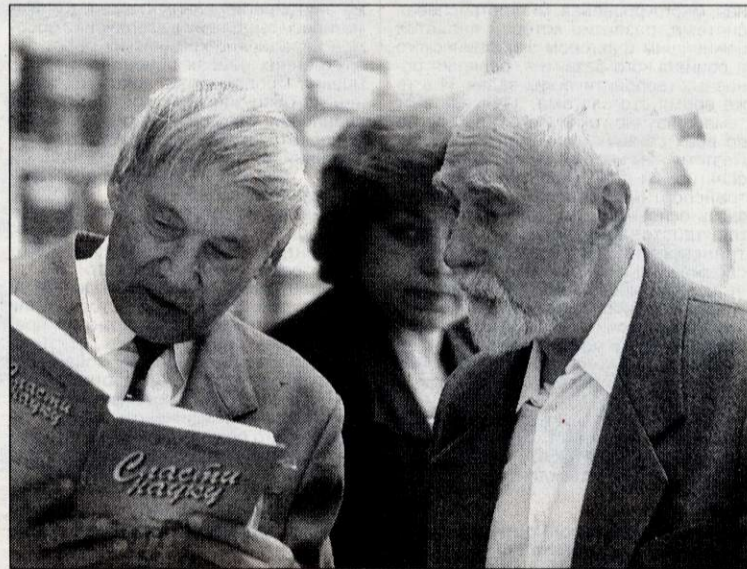
В. Костюк подробно остановился на финансировании Академии, капитальном строительстве, матери-

ально-техническом снабжении. И на издательской деятельности, которая полностью себя окупает и при этом приносит немалые доходы. Рассказал о проведенных выставках, назвал ученых, которые в прошедшем году были удостоены наград разного достоинства.

Один из важных моментов Общего собрания — доклад председателя Комиссии по Уставу Российской академии наук академика Ю. Осипьяна.

Обращаясь к участникам, он напомнил, что в 2001 г. принят новый Устав РАН, составленный применительно к новому законодательству. И хотя регулярно поступают предложения о внесении в него тех или иных изменений, комиссия подходит к инициативам очень осторожно.

Но существуют вопросы, мимо которых невозможно пройти. Ю. Осипьян предложил внести в Устав единственное предложение, касающееся категории советников в Академии наук. Прежде он изложил предысторию вопроса и суть проблемы. Положение о советниках было утверждено еще во времена СССР. Но сейчас нет Союза, и, несмотря на то, что РФ является его правопреемником, и российское законодательство наследует все юридические акты, вопрос о советни-



КОНФЕРЕНЦИЯ В НОВОСИБИРСКЕ

Транспортная стратегия России

13 мая в Доме ученых СО РАН состоялись пленарные заседания научно-практической конференции «Транспортная стратегия России». Организаторы форума — Министерство транспорта и Министерство путей сообщения РФ, администрация Новосибирской области, Сибирское отделение РАН. В работе приняли участие: губернатор Новосибирской области В.Толоконский, полпред Президента России в СФО Л.Драчевский, министр транспорта РФ С.Франк, первый заместитель министра путей сообщения РФ В.Якунин, председатель СО РАН академик Н.Добрецов, депутаты Госдумы и Совета Федерации РФ, заместители глав администраций — руководители департаментов субъектов Российской Федерации, курирующие вопросы транспорта, научные сотрудники академических и отраслевых институтов, образовательных учреждений, руководители предприятий и организаций транспортного комплекса.

На конференции выступили около 20 докладчиков. Все они называли аргументы в пользу необходимости принятия стратегии развития транспорта России. Предлагались различные подходы к обновлению и развитию транспортной системы, определялись пути разрешения существующих проблем. Доклады были переданы организаторам форума для опубликования.

После обобщения, изучения, анализа всех материалов рабочая группа включит полученные предложения в подготавливаемый документ. А для того, чтобы предложения были реализованы, необходимы совместные усилия власти, бизнеса и науки, тесное взаимодействие которых способствуют и такие встречи.

Вниманию наших читателей предлагаем материалы докладов и выступлений участников конференции, подготовленные к публикации журналистами «Науки в Сибири».

В.Толоконский, глава администрации Новосибирской области, руководитель рабочей группы президиума Госсовета РФ по вопросам стратегии развития транспортной системы России

Открывая пленарное заседание конференции «Транспортная стратегия России», В.Толоконский поприветствовал участников конференции, гостей Новосибирска и пожелал всем успешной, интересной работы и хороших впечатлений и приятных воспоминаний о Новосибирске.

«В конференции принимают участие ученые, специалисты, руководители, занимающиеся проблемами транспортного комплекса. Я благодарен всем за внимание, оказанное нашей конференции. В Новосибирск приехали представители 24 регионов РФ, депутаты Государственной Думы, члены Совета Федерации.

В рамках конференции проведены заседания круглых столов, в работе которых участвовало более 500 человек, было много интересных и содержательных выступлений, которые безусловно помогут рабочей группе Госсовета, занимающейся разработкой стратегии.

Транспортный комплекс — это сложная, многоуровневая, многоотраслевая система, развитие которой является важнейшим фактором экономического и социального развития, решения основных геополитических задач. И в то же время эта система, зависящая от темпов научно-технического прогресса во всех сферах жизнедеятельности. Поэтому нам необходим не просто перспективный план развития отдельных транспортных отраслей, а нужно создать основные принципы построения государственной политики в сфере транспортной системы. Задача эта сложная, но очень важная. Именно на этом акцентировал свое внимание Президент В.Путин. Проблема крайне значима для России с ее гигантской территорией, с ее климатическим разнообразием, с неравномерностью в условиях хозяйственного развития в различных регионах.

Думаю, мы заслушаем интересные доклады, что поможет правильно скорректировать нашу работу. Еще раз хочу пожелать всем успехов и начать нашу работу».

В.Драчевский, полномочный представитель Президента РФ по Сибирскому федеральному округу

В программе транспортной системы одна из важнейших задач — это идея экономического развития Сибири. Эта идея осуществляется в рамках целевой программы модернизации транспортной системы России.

По системе гражданской авиации, в частности, аэропортов Сибири, продолжается реконструкция аэропортовых сооружений, модернизация парка машин.

Продолжается реконструкция объектов на водных путях Обского и Енисейского бассейнов. Намечается строительство серии речных судов в Енисейском речном пароходстве.

В рамках программы по автомобильным дорогам, в 2002 году продолжались работы по строительству и реконструкции федеральных автодорог, входящих в комплекс «Транссиб». На строительство и реконструкцию автодорог в минувшем году было затрачено свыше 4 млрд руб. На Транссибе были начаты работы по строительству приграничных станций в Забайкалье.

Все это свидетельствует о масштабе работ, осуществляемых транспортным

комплексом Сибири. Можно с уверенностью сказать, что наш транспортный комплекс работает сегодня достаточно стабильно. Однако, следует отметить, что рост, наблюдавшийся в 2002 году, несколько замедлился.

Конечно, регионы округа неоднородны. Географическое положение Сибири таково, что от уровня тарифов напрямую зависит конкурентоспособность сибирских товаров. Проблемы транспорта и тарифной политики были и остаются предметом обсуждения органов государственной власти всех уровней. Сегодня работа МПС и правительства позволила решить ряд вопросов поощрительных железнодорожных тарифов. За 2002 год по четырем железным дорогам округа было перевезено около 340 млн тонн грузов. Безусловным лидером является Западно-Сибирская железная дорога. Причем, железнодорожники сегодня способны не только обеспечивать бесперебойные качественные перевозки — они идут вперед, осваивая современную технику, вводят в действие новые маршруты скоростных пассажирских поездов.

Благодаря взаимодействию региональных администраций, города Сибири стали намного ближе друг к другу и другим городам России.

Большую роль в экономике Сибири играет и водный транспорт. Но негативные тенденции, накопленные в этой сфере, еще не удалось переломить. Сегодня необходимо поддержание глубин и габаритов судового хода, что решается в основном на эксплуатируемых участках больших рек. В то же время, судоходство на малых реках находится в критическом состоянии.

В Сибири свыше 100 тыс. км автодорог. Объем перевозок здесь достаточно высок. За прошлый год предприятиями автотранспорта было перевезено примерно 112 тыс. тонн грузов. При этом рост объемов перевозок в 2002 году, по сравнению с годом предыдущим, составил 27 процентов. Активная эксплуатация автодорог требует значительных финансовых вложений для их содержания. Ситуация, которая сложилась после отмены дорожного налога, не может не вызывать опасений. Новая система финансирования системы содержания дорог пока себя не оправдала.

Особое место в обеспечении сибирских регионов занимает авиация. В Сибири сегодня работают 3 крупных авиакомпании, 9 международных аэропортов. Основные перспективы международного сотрудничества в авиации складываются в организации транзитных маршрутов. С трудом решается проблема внутрирегиональных перевозок. Намечаются тенденции в увеличении объемов авиационно-химических работ. Во внутренних рейсах обновляется парк машин. Продолжается концентрация на обслуживании московского направления, отражая в своем развитии моноцентрические тенденции, сформировавшиеся в нашей экономической жизни. Хотя такая модель представляется достаточно ущербной.

В целом по стране, и здесь, за Уралом, должна формироваться сеть научных центров-городов, где каждый может реализовать свои возможности. Из таких «центров притяжения» люди уже не будут стремиться уехать в столицу или за рубеж. Эта установка поможет преодолеть центробежные силы, неизбежные для моноцентрической модели.

Без адекватного транспортного комплекса создать такую полицентрическую структуру экономики невозможно. Естественно, что развитие такой транспортной структуры — это прерогатива государства. Такое развитие даст импульс для развития бизнеса и стимулирует частный капитал, создавая новые основы для экономического развития регионов.

С.Франк, министр транспорта РФ

Хочу обратиться со словами благодарности к руководству Сибирского федерального округа, администрации Новосибирской области и Сибирского отделения Академии наук — ко всем, кто принял участие в подготовке и организации этой конференции.

Здесь собрались представители большинства субъектов Российской Федерации, десятков отраслевых и научных учреждений, руководители транспортных организаций.

Последний раз обсуждение вопросов транспорта с участием представителей науки и бизнеса проходило в декабре 1999 года в Кремле. Этот форум привлек внимание широкой общественности к транспортным проблемам, дал мощный стимул к разработке федерально-целевой программы модернизации транспортной системы России, стал в значительной степени ее идеологической основой. Эта программа сейчас находится в стадии реализации.

Следующий форум призван обсудить проблемы транспортной стратегии Рос-

сии на долгосрочную перспективу. Это предложение будет рассмотрено Госсоветом и Правительством РФ в текущем году. Это связано с выходом России на новый этап развития. Необходима выработка приоритетов, реализация которых обеспечит дальнейшее укрепление государства, активные позиции России в мире, дальнейший экономический рост и повышение жизненного уровня россиян.

Программные документы Правительства РФ определили приоритеты, связанные с развитием социально-экономической инфраструктуры государства. Это образование, здравоохранение и конечно же, транспорт. Для государства транспорт — это инструмент для решения самого широкого спектра экономических, социальных, политических и оборонных задач. Отечественному товаропроизводителю транспорт дает выход на отечественный и международный рынки и позволяет повышать конкурентность товаров за счет ускорения доставки, снижения транспортных издержек и т.д.

Для миллионов российских семей транспорт — это насущная необходимость, обеспечение нормальной работы и учебы, это возможность отдыха и путешествий как по стране, так и за рубежом. Особенно это ощущается с учетом вызова глобализации. Для российских регионов развитие транспортной системы является все более важным фактором привлекательности территорий для инвестиций, развития производства и улучшения качества жизни людей.

В принципе, решение задач социально-экономического развития не может быть определено ни межведомственными документами, ни даже федеральной целевой программой. Рабочая группа Госсовета, приступая к работе, исходила из базовых приоритетов национальной транспортной стратегии. Они должны быть поняты и приняты самими широкими слоями нашего общества. Такое понимание разделяется во многих российских регионах. Свидетельство тому — перспективная транспортная стратегия, которая была разработана и разрабатывается научными коллективами, как в отдельных субъектах Российской Федерации, так и на уровне федеральных округов.

Интегрируясь в общемировую экономическую систему, участвуя в процессе глобализации, Россия воспринимает многое из того, что накоплено в области транспорта в мире, в большинстве развитых стран. Принятие документов транспортной стратегии давно является так базовой практикой.

В последние годы был разработан и одобрен правительством ряд документов по концепции развития международных транспортных коридоров, по судовой политике, по государственному регулированию гражданской авиационной деятельности. Находясь в стадии разработки аналогичные документы в области речного и автомобильного транспорта.

Принята и реализуется программа реформирования федерального железнодорожного транспорта.

Потому вопросы, которые мы обсуждаем сегодня — это не только абстрактный и теоретический продукт. Многие из этих положений уже прошли апробацию и реализуются на практике.

Академик Н.Добрецов, председатель СО РАН

Коротко о стратегических задачах конференции. Ресурсная (рентная) составляющая доходов России должна стать основой накопления средств для постепенного перехода на инновационный путь развития, для инвестиций в высокие технологии. По мнению Президента РФ В.Путин — это основная задача России.

Потенциально Россия может быть самодостаточной практически по всем видам минеральных ресурсов, хотя имеющийся большой задел используется сегодня не в полной мере. Основной источник собственных ресурсов России, особенно нефти, газа, угля, — Сибирь и Дальний Восток. Однако их освоение и эксплуатация существенно затруднены отсутствием развитого транспортного комплекса, что делает добываемые ресурсы зачастую неконкурентоспособными даже у отечественных потребителей. Создавая условия и для международных транзитов, мы обязаны предусмотреть главное — освоение богатейшей ресурсной базы. Например, одним из факторов, сдерживающих освоение и развитие Восточно-Сибирского нефтегазового комплекса является почти полная его транспортная изолированность (особенно Якутского рынка).

Азиатские регионы России — одни из ворот для экономики России на рынки нового гиганта — стран АТР. Имея незастроенный Восток России и перенаселенные пограничные регионы Китая, крайне опасно оставлять подобную си-

туацию без внимания. Но заселение этих территорий и их экономическое развитие не может осуществляться без формирования надежного транспортного комплекса. Таким образом, Россия делится на две части — транспортно-недостаточная, в основном энергоизбыточная, с основными минеральными и другими природными ресурсами Сибирь и Дальний Восток, и остальная часть России — с противоположными характеристиками. Ясно, что стратегия должна учитывать эти принципиальные различия.

Настало время активных действий Российского государства в этих и других направлениях. Поэтому ученые СО РАН поддержали с самого начала создание Транспортной стратегии, тем более, что все вышесказанное соотносится с подготовленной Стратегией развития Сибири, о чем уже было сказано в выступлении Л.Драчевского. К сожалению, в документе, принятом Правительством РФ в прошлом году, многие позиции были ослаблены, в частности, убраны все количественные показатели результатов реализации Стратегии развития Сибири.

Подготовленный проект Транспортной стратегии РФ содержит тот же принципиальный недостаток. В нем нет цифр, количественных показателей реализации Стратегии, а также механизмов системы ответственности по реализации ее этапов. Если основная задача реализации Стратегии — снижение транспортной составляющей в стоимости отечественных товаров (возможно, об этом скажет заместитель министра транспорта Б.Новосельцев), то надо оценить на сколько — на 1%, на 10%, в 2 раза? Из этого рассчитывается ряд других показателей. Если основная задача — создание рынка конкурентоспособных транспортных услуг (мол, остальное «расставит по местам» сам рынок) — то надо учитывать, что наш рынок не развитый, если, например, границы субъектов Федерации являются барьером. Возникает вопрос — каковы параметры этого рынка (баланс разных услуг, системы и методы управления и т.д.). Именно в условиях рынка особенно важно сохранение государственного контроля и целостности (или универсальности) транспортной системы.

Подробнее об экономических региональных проблемах реализации Транспортной стратегии будет сказано в докладе академика В.В. Кулешова.

Другой важной особенностью Транспортной стратегии, которая должна буквально пронизывать весь документ, должны быть географо-климатические особенности создания и развития транспортной сети России. У нас не только огромные расстояния, но и суровые северные условия, характерные для большей части транспортной сети (Европейский Север, Урал, вся Сибирь и Дальний Восток). Я говорю не только о СМП или БАМе с его вечной мерзлотой, или большей части Транссиба. Но даже эксплуатация шоссейных дорог в Сибири обходится в 2-3 раза дороже, с более частыми ремонтно-восстановительными работами, чем в центре и на юге Европейской части России, в том числе и потому, что технология строительства недостаточно адаптирована к северным условиям. Примеры решения аналогичных проблем хорошо известны (Аляска, Канада, Хоккайдо и др.). С этим же связаны и проблемы безопасности движения на транспорте.

При низких температурах работоспособность транспортной техники резко падает; поток отказов в зимнее время и перекрестные осенне-весенние периоды резко увеличивается по сравнению с летним временем и достигает порой десятикратной величины. Несмотря на экстремальные температурные условия, доля применяемой здесь техники в северном (холодостойком) исполнении не превышает 20%.

Потому для модернизации и развития транспортной сети России особенно важно применение самых современных технологий и машин, особенно адаптированных к условиям Севера. Соответствующие примеры будут приведены в сообщении члена-корреспондента РАН В.Фомина по результатам работы круглого стола «Научно-технологическое обеспечение».

Несколько слов о реконструкции и развитии трубопроводной системы транспорта нефти и газа, особенно с выходом в Китай, Корею и Японию. Об этом будет специальный доклад академика А.Конторовича и члена-корреспондента РАН Н.Воропа. По стоимости и экономической значимости это, вероятно, самая важная часть Транспортной стратегии, как и Стратегии развития ТЭК России, и в целом — одна из наиболее важных компонентов развития экономики России. Поэтому эти вопросы уже неоднократно обсуждались на заседаниях Правительства РФ, в том числе, с участием сибирских ученых. По нашему мнению, принятый вариант единой газовой-нефтяной трубопроводной системы Иркутск-Находка с первоочередным ответвлением на Китай — наиболее правильное, взвешенное ре-

шение. Но оно требует скорейшего разветвления грандиозных разведочных и эксплуатационных работ на первоочередных площадях в Иркутской области, Красноярском крае и Республике Саха (Якутия) с жестким контролем со стороны государства за всем комплексом работ и взаимовыполнением международных обязательств.

В заключение я должен назвать еще одну важнейшую задачу — интеллектуализацию всей транспортной системы. Речь идет о подготовке новых кадров, информатизации, научном обеспечении, включая принципиально новые технологии и машины — словом, о людях и идеях новой генерации. Если транспортная система (как и Россия в целом) не совершит рывок в этом направлении, то даже хорошая, доработанная стратегия останется на бумаге. Ее некому будет реализовывать.

Б.Новосельцев, заместитель министра транспорта РФ

В качестве отправной точки для определения целей и задач развития транспорта в Стратегии выбраны не внутренние проблемы, а приоритеты повышения экономического роста и качества жизни. Тем самым в Стратегии подчеркнута инфраструктурная природа транспорта и его системообразующая роль в экономике и социальной сфере.

Центральным моментом Стратегии является вопрос о роли и задачах государства в транспортном секторе. В перспективе деятельность государства как субъекта конкурентного рынка транспортных услуг будет, скорее, исключением, чем правилом. Государство должно рассматривать транспорт как единый объект управления, т.е. на единых принципах должны развиваться правовые основы транспортной деятельности и подходы к регулированию всех секторов транспорта. Необходимо сбалансированное распределение бюджетных ресурсов между различными видами транспорта, исходя из приоритетов национальной экономики. Должны быть созданы условия для взаимодействия видов транспорта на принципах логистики, межвидовой конкуренции и формирования для этого единого информационного пространства. Должны быть разумным образом скоординированы усилия и ресурсы федеральных центров, регионов и бизнеса в развитии транспортной системы.

Одной из принципиальных задач государственного регулирования является дальнейшее развитие рынка транспортных услуг. В качестве экономической основы функционирования развития этого рынка в Стратегии рассматривается конкуренция независимых негосударственных операторов. Государственные унитарные предприятия, конкурирующие с частными операторами на рынке транспортных услуг уже в среднесрочной перспективе должны быть приватизированы. Одновременно государство будет всемерно усиливать свою роль и влияние в вопросах развития справедливой конкуренции и обеспечения равной доступности в инфраструктуре, в первую очередь, в транспортных узлах.

Какие направления обозначены в качестве главных в развитии рынка транспортных услуг? Это, прежде всего, дальнейшее разделение потенциальной конкуренции и монополий сфер транспортной деятельности и сокращение сферы ценового регулирования. Это коммерциализация использования инфраструктуры с привлечением частных операторов в период эксплуатации. В перспективе, с развитием правовой базы, все больше объектов транспортной инфраструктуры будет строиться и принадлежать частным операторам.

Важным моментом проекта Стратегии является создание правовых условий для того, чтобы в случаях, когда прямая конкуренция операторов на рынке невозможна или носит деструктивный характер, она могла бы быть заменена конкуренцией уже за рынок на основе проведения публичных конкурсов операторов.

Налоговая система является важнейшим инструментом реального воздействия государства на рынок транспортных услуг. В перспективе целесообразен переход к взаимному целевым налогам, направляемым на решение определенных задач развития транспортной системы. Наряду с этим предусматривается также поэтапный переход к принципу «пользователь платит», в соответствии с которым стоимость транспортных услуг приближается к полному экономическим издержкам. Что касается бюджетного финансирования, то оно должно носить минимально необходимый характер. Сохранится государственное финансирование систем безопасности, навигации, управления движением, устойчивости опорных фронтов водохранилищ и автомобильных дорог.

Необходимо полностью отказаться от полномасштабного финансирования коммерчески окупаемых проектов. Одновременно должна быть расширена практика иницирующего бюджетного финансиро-

КОНФЕРЕНЦИЯ В НОВОСИБИРСКЕ

Транспортная стратегия России

Академик А. Гранберг, председатель Совета по изучению производительных сил (СОПС)

Выступающий сделал акцент на том, что страна не может иметь предвидимое будущее в отсутствие целостной системы стратегического планирования. Сейчас ситуация такова, что транспорт стал лидером стратегических обоснований и хотелось бы надеяться, что это начало системного стратегического планирования. В настоящее время работа по транспортной стратегии поддерживается энергетической стратегией, долгосрочной концепцией демографической и миграционной политики и рядом отраслевых, целевых программ. Вероятно, возобновится работа по генеральной схеме расселения с учетом реформирования нашей градостроительной политики, т.е. создается пусковая комплекс для стратегического планирования.

Стратегия развития Сибири является наиболее сильным примером региональных стратегий, но при этом надо учитывать, что тот документ, который принят официально, только верхняя часть айсберга. На самом деле стратегия, это подробный, научно обоснованный документ, и он будет востребован.

По примеру Сибири, к разработке региональных стратегий по федеральным округам приступили Урал, Поволжье и Северо-Запад.

Наряду с этим, правительством приняты федеральные целевые программы по Дальнему Востоку и Забайкалью, по югу России, по Калининградской области и другим регионам. Эти программы финансируются, хотя суммы несопоставимы с теми задачами, которые должны решить эти программы. На 2003 год федеральный бюджет предусматривает финансирование их в объеме 25 млрд руб.

Кроме того, начиная с прошлого года, реализуется общая программа сокращения различий в уровне социально-экономического развития регионов. Ее принципиальная особенность в том, что эта не просто программа, спускаемая сверху, а результат конкурентного отбора, программа под конкретные объекты, финансируемая из федерального и региональных бюджетов. В 2003 году уже 44 региона работают по таким программам, и во всех этих программах есть раздел по транспортному комплексу. Интеграция транспорта с региональными стратегиями, прогнозами, программами уже осуществляется. По ряду регионов начинают создаваться особые программы по транспортным системам, связанные с общерегиональной программой.

С интересной инициативой выступила Свердловская область: там разработана схема развития и размещения производительных сил. Это документ многогранной экономики, результат согласования интересов региональных, муниципальных властей с требованием федерального центра и с прямым участием регионального бизнеса. Одно из положений этой схемы — соблюдение принципа опережающего транспортного развития территорий в соответствии с прогнозами экономического развития отраслей, с учетом межрегиональных и межотраслевых специализаций и интеграции. Схема недавно обсуждалась на заседании Президиума РАН для того, чтобы посмотреть, возможно ли использовать опыт Свердловской области для других регионов.

В реализации сценария социально-экономического развития регионов и страны должна повышаться системообразующая роль транспорта. Это тезис обязательно должен быть обозначен в обсуждаемом проекте. Инструмент увязки развития производительных сил и транспортной инфраструктуры — это транспортно-экономический баланс. Работа по таким балансам не велась многие годы, но нельзя пройти мимо задачи увязывать пропускные способности транспортной сети с интенсивностью производственной деятельности и социальной жизнью.

Совет по изучению производительных сил России закончил разработку долгосрочного прогноза развития экономики в региональном разрезе до 2015 года, начинается работа по продлению прогноза до 2020 г. В разработке прогноза значительное внимание уделяется транспорту и связанным с ним отраслям, генерирующим основную массу грузов, изменению в системе расселения, с учетом ожидаемых миграционных потоков, приграничным регионам, где требуется реконструкция транспортных сетей, портов, созданию новых железнодорожных узлов и т.д. Нужно придать особое содержание международным транспортным коридорам, будущим основным коридорам экономического развития. СОПС проводит работу по транспортным проектам, которые связаны с комплексным региональным развитием, в том числе, совместно с Правитель-

ством Саха-Якутия.

Академия наук приступает к разработке программы фундаментальных исследований, один из томов которой будет называться «Экономическое, социальное и политическое развитие в глобализирующемся мире». Парадигма пространства будет главной проблемой, будут освещены разные аспекты транспорта.

Еще один вопрос — методология и практика инвестиционного проектирования на транспорте. Сейчас действует один нормативный документ на все виды транспортных проектов: международные, межрегиональные, региональные, местные и ведомственные. В этом году предполагается подготовить новую редакцию методических рекомендаций по обоснованию инвестиционных проектов разного типа.

Завершая свое выступление, академик А. Гранберг сказал, что принятие программы транспортной системы России даст ускорение для создания других разработок по стратегии развития нашей страны.

В. Швецов, заместитель премьер-министра Республики Татарстан

Выступающий прокомментировал некоторые положения Стратегии на примере отдельного региона — Республики Татарстан. В Татарстане действует республиканская целевая программа развития транспортного комплекса на 2001—2005 гг., программа развития дорожной сети до 2005 г. В прошлом году принята программа безопасности дорожного движения до 2010 г.

Он обратил внимание на «болевые вопросы», которые не удалось решить. Это, прежде всего, несовершенство нормативно-законодательной базы. Проблема особенно актуальна для предприятий различных форм собственности, занимающихся автомобильными перевозками. Надо навести порядок.

Одна из главных проблем — привлечение инвестиций в транспортный комплекс. В трудной ситуации выручает лизинг. Вместе с МПС РФ проводится работа по замене подвижного состава и улучшению его качества, особенно электричек.

Раскрывая аспекты транспортной политики в республике, В. Швецов отметил важные положения транспортной стратегии РФ — ориентировать работу предприятий на развитие машиностроения. Это актуально для региона, потому что Татарстан — республика нефтяная. Нефтяники заинтересованы в собственном подвижном составе (свое собственное — дешевле). На республиканских машиностроительных предприятиях осваивается новая продукция, например, автобусы. В авиации решаются республиканские задачи, имеющие всероссийское и международное значение.

Кроме того, в республике существуют программы по реконструкции и развитию трубопроводного транспорта. Это системы «Транснефти» и «Транснефтепродукта» и система «Газпрома».

Выступающий отметил серьезную проблему — старение кадров руководящего состава транспортных предприятий. Аудиторская проверка предприятий показала, что 22 процента руководителей (по объективным оценкам) не умеют в достаточной степени анализировать ситуацию, контролировать и оценивать результаты и принимать эффективные управленческие решения. Эта проблема существует не только в Татарстане. Проблемы стремятся ликвидировать, расширяя специализированные учебные заведения.

Используя географическое положение республики, так называемые транспортные коридоры, специалисты рассматривают возможности создания логистического центра в Казани. Проводятся соответствующие мероприятия.

В. Членов, министр транспорта, связи и информации Республики Саха

Президент Республики Саха В. Штыров и Правительство Якутии принимали активное участие в разработке транспортной стратегии России. Мы будем настаивать, чтобы отдельный раздел был обозначен как «Развитие транспортного комплекса Сибири и Дальнего Востока». Особенности этих регионов должны быть учтены. Точки экономического роста России — это строительство Евро-Азиатской и Полярной магистралей. Государство должно сказать свое слово и по северной проблематике поддержки транспортных структур. Здесь Якутия может заявить о себе. Сейчас валовой продукт РС — 120 млрд руб., но вырастет к 2020 году до 200 млрд руб. По статистике Республика Саха — самая «летающая» республика: на одного жителя приходится 970 тысяч пассажиро-километров (для сравнения, по России — 370 тысяч). Проблема в том, что не хватает самолетов на внутренних линиях, не хватает и авиатоплива. Существующая республиканская транспортная система крайне низко-

го уровня: почти нет асфальто-бетонных дорог, протяженность железнодорожных путей — 525 км. Именно магистральный железнодорожный транспорт будет лежать в основе освоения всего территориально-производственного комплекса.

Необходимо обозначить в Стратегии первоочередные задачи, выделить их и решать на государственном уровне.

К. Комаров, ректор Сибирского государственного университета путей сообщения

Он проинформировал о работе «круглого стола», посвященного развитию мультимодальных транспортных узлов в России, участники которого в основном одобрили стратегию развития транспортного комплекса России и предложили некоторые дополнения к ней.

Выступающий заявил, что проблемы транспортного освоения Сибири до сих пор не только не решены, но даже отчасти не поставлены. Поэтому можно принять концепцию развития транспортного комплекса РФ с добавлением фразы — северо-восточный вектор.

Докладчик продемонстрировал слайд, на котором был показан, так называемый, геостратегический треугольник XXI века, и пояснил, что в этом геостратегическом треугольнике Россия может играть роль конфигуратора, смысл деятельности которого состоит в установлении транспортных (коммуникационных) связей в глобализирующемся мире.

Однако это может быть реализовано только в том случае, если неотъемлемой составной частью в составе транспортной стратегии России в XXI веке войдет раздел транспортного освоения Сибири. На этот счет К. Комаров продемонстрировал и обосновал три сценария развития сибирского северо-восточного вектора. Он отметил также необходимость создания общего информационного пространства для всех субъектов транспортной системы. Говоря о создании мультимодальных транспортных узлов и логистических центров, В. Комаров прокомментировал разработанный проект Новосибирского транспортного узла. Обосновывая преимущество нашего города, он сказал, что в Новосибирске сконцентрирован мощный научно-технический потенциал. Соединение и сочетание в одной географической точке самой мощной и эффективной в России Западно-Сибирской железной дороги, автодороги «Байкал», реки Обь и интеллектуального потенциала трех Сибирских академий наук, 18 образовательных центров — уникальное явление.

Докладчик предложил некоторые механизмы реализации большого транспортного проекта.

В. Фомин, главный ученый секретарь СО РАН, директор ИТПМ, член-корреспондент РАН

Последние годы в транспортной системе накопилось много нерешенных проблем, которые могут стать тормозом в осуществлении социально-экономической политики Правительства РФ на долгосрочную перспективу. Отсутствует государственное регулирование отдельных видов транспортной деятельности и транспортного бизнеса. Не завершено создание правовой базы транспорта адекватной рыночным условиям. Отдельные виды транспортной деятельности имеют низкую экономическую эффективность, непривлекательны как сфера инвестиций и предпринимательства. Многие государственные и муниципальные предприятия плохо приспособлены к работе в рыночных условиях. Развитие сетей автомобильных дорог не соответствует нарастающей автомобилизации страны. Недоступно высок физический износ основных фондов транспорта.

В результате нарушения воспроизводственных процессов в течение последних 15 лет наблюдается устойчивое физическое старение инфраструктуры и парка транспортных средств. Это ведет к снижению уровня безопасности. Рост транспортных издержек может стать причиной возникновения дефицита провозных и пропускных возможностей в отдельных элементах транспортной системы. Технико-экономические характеристики большинства эксплуатируемых транспортных средств существенно ниже мирового уровня. В транспортной инфраструктуре заметно отставание в применении современных технологий. Низок уровень информатизации процессов. В техническом перевооружении и повышении эффективности работы транспортных систем первостепенная роль отведена научному обеспечению.

Сибирское отделение РАН обладает огромным потенциалом для решения проблем, стоящих на пути развития транспортной сети страны. В имеющемся заделе можно выделить направления: электронно-лучевые технологии, контрольно-измерительные системы, нанесение износостойких и защитных покрытий. Указанные технологии используются Западно-Сибирской железной дорогой. Утверждена программа совместных работ.

Кроме того, СО РАН предлагает гото-

вые разработки по таким важным разделам, как технологии для развития транспортной инфраструктуры (экологичность и безопасность транспортных систем); обеспечение антитеррористической деятельности на транспорте, информационные технологии транспортных систем.

Докладчик показал слайды, демонстрирующие действующие установки, механизмы, агрегаты, разработанные в институте Отделения. В большинстве случаев, это уникальные технологии, не имеющие аналогов в мире.

В. Тасун, руководитель Западно-Сибирского окружного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Министерства транспорта РФ

В РФ в последние годы пассажирооборот составляет 25—27 миллионов. В 1991 году он составлял примерно 90 млн только по России и 135 миллионов по Союзу. Если говорить о США, то там при населении 280 миллионов сегодня перевозят более 600 миллионов только на внутренних линиях, не считая международных. Таким образом, о значимости воздушного транспорта говорить не приходится. Конечно, с точки зрения макроэкономической, нам не тягаться с железной дорогой, но с точки зрения социальной, я считаю, он стоит в первом ряду приоритетов при рассмотрении транспортной стратегии в России.

Что нами сделано за последние годы? По за последние 6 лет на базе компании «Сибирь» был реализован проект укрупнения компании. Компания базируется в Новосибирске, филиал ее есть в Москве и Иркутске. Сейчас ведется работа по открытию нового филиала на Урале. На сегодня эта компания — вторая в России после Аэрофлота. Естественно, мы столкнулись со множеством проблем, но они вполне разрешимы.

Второй проект, который нам удалось реализовать, — наладить контакт с министерством транспорта. Нам удалось устранить задолженность по заработной плате.

Другой проект — это реализация системы управления воздушным движением. На 70% мы его реализовали. Но, к сожалению, уже 10 лет мы модернизируем систему УВД в Новосибирском аэроузле, и я просил бы помощи у Министерства транспорта.

Еще я хотел бы остановиться на рассмотрении некоторых моментов транспортной стратегии России. Мы сегодня имеем влетающий процесс реформирования, который, боюсь, может потихоньку заглохнуть. Есть аэропорты, объединенные с авиакомпаниями, и есть авиакомпании, разделенные аэропортами. В результате получилось то, что все «играют по разным правилам». Красноярские и Ярославские линии играют по одним правилам, а компании Сибири играют по другим.

И, конечно, крайне важный и болезненный процесс — это обновление авиационной техники. Это уже отмечалось на коллегии министерства транспорта. Сегодня основной перевозчик — это самолет Ту-154. Машина устаревшая, которую уже перестали пускать за рубеж практически всюду. И если мы будем ждать решений нашей авиационной промышленности по выводу на линии новых современных самолетов, я боюсь, что мы останемся и без рынка, и без самолетов вообще.

Н. Воропай, чл.-корр. РАН, директор Института систем энергетики СО РАН (г. Иркутск)

На нашей конференции уже неоднократно подчеркивалась важность роли трубопроводного транспорта нефти и газа, транспортной инфраструктуры государства. Тем не менее, представляет, что транспортная стратегия России, которая хотя и является важной составляющей, отражена пока недостаточно. Дело в следующем. Во-первых, это доставка и распределение 60 процентов нефти и нефтепродуктов и практически всего газа внутри страны. Во-вторых, почти полная реализация экспорта нефти по нефтепроводам и 100-процентное обеспечение экспорта газа по газотранспортной системе.

Это очень важный сектор транспортной инфраструктуры России. Что он из себя представляет? 35 процентов основных фондов работают более 35 лет, и еще 35 процентов работают между 20-ю и 30-годами. То есть через некоторое время это может оказаться серьезной проблемой.

Направление развития в европейской части этой нефтетранспортной инфраструктуры. Это — четыре направления. Во-первых, балтийское, в связи с сооружением новых портов, и соответственно, развитием нефтепроводов, во-вторых, в районе Кольского полуострова, в-третьих, это Черноморское направление, и, наконец, Каспийское направление.

Еще более важна газотранспортная сеть. Ситуация здесь, в целом, такая же, как с нефтепроводами. Достаточно большой процент (около 70) основных фондов работают на пределе — более 30 лет, и это также может оказаться пробле-

мой в самое ближайшее время.

Развитие существующей газотранспортной сети связано с освоением более северных месторождений и, соответственно, строительством дополнительных ниток газопроводов.

Просматривая эти две системы, мы видим, что они должны развиваться в восточном направлении.

Для этого есть три причины. Во-первых, и нефтяные, и газовые месторождения все более перемещаются на Север, и стоимость добычи существенно увеличивается. Во-вторых, есть необходимость газификации в восточных регионах России. И третье, может быть, самое важное, это то, что спрос на нефть и газ в Северо-Восточной Азии очень быстро растет, и в этом смысле здесь открываются большие перспективы. Однако, в восточном направлении, как в газотранспортной, так и в нефтетранспортной системах, реализующая роль государства, мягко говоря, не очень заметна.

Е. Казанцев, председатель исполкома транспортного объединения Содружества независимых государств

В представленном проекте транспортной стратегии отмечено, что главная задача — определение путей реализации долгосрочной социально-экономической политики государства на основе целенаправленного развития транспортной системы.

Создалось впечатление, что проект разработан как бы в период существования СССР, а не в настоящее время, когда имеют место 15 самостоятельных государств. Нельзя недооценивать и не учитывать действующие реалии и принятые главами государств и правительства СНГ директивные документы о создании единого транспортного-экономического хозяйства стран Содружества. Особенно это касается разработки таких разделов Стратегии, как «Формирование единой транспортной системы», «Россия на мировом рынке транспортных услуг», «Правовое обеспечение транспортной деятельности». Нет альтернативы созданию единого транспортного пространства СНГ, обеспечения целостной инфраструктурой, позволяющей успешно развиваться по производству, свободно перемещать товары и услуги, рабочую силу, осуществлять хозяйственно-экономические проекты. Сложность решения задачи состоит в том, что необходимо уравнивать два неоднородных подхода: с одной стороны, республики СНГ должны стать субъектами экономической и политических отношений в едином рыночном пространстве, включая и транспортное; с другой стороны, чтобы обеспечить достаточно высокий уровень жизни населения стран Содружества, необходимо создание равных условий на всех уровнях хозяйственной деятельности с учетом территориальных особенностей. Отсюда вывод: реформирование транспорта в отдельном государстве неэффективно без увязки с транспортными системами соседних государств.

Данную стратегию транспорта РФ необходимо вынести на обсуждение транспортного объединения стран Содружества, учесть и их замечания и предложения.

С. Франк, министр транспорта РФ

Конференция задумывалась как научная дискуссия и в этом смысле она удалась. Еще 5 лет назад довольно сложно было бы такой документ, как Транспортная стратегия, обсуждать и формулировать, поскольку тогда не думали о стратегическом планировании. Сейчас есть представление, что реально будут выполняться не начерта, которые формируют лучшие научные умы, практики, политики. Кроме того, существует макроэкономическая стабильность в стране, четко определены геополитические интересы России — под это можно заглядывать с горизонтом планирования 20—25 лет.

Особую роль играет фактор реформ железнодорожного транспорта. Впервые создаются реальные предпосылки, чтобы к транспорту подходить функционально. Есть возможность планировать его стратегическое развитие, исходя из того, что это — единая система.

Хотел бы подчеркнуть, что Транспортная стратегия — это документ особого рода, и он, безусловно, никогда не сможет включить все пожелания по работе транспортной системы. Надо подготовить Стратегию очень качественно, потому что другая такая попытка не скоро представится, а ошибки при планировании транспорта очень дорого стоят.

Есть и практические результаты поездки в Новосибирск. Мы с академиком Н. Добрецовым договорились о совместной работе нашего министерства и СО РАН по проблеме транспортного баланса и математических моделей в транспорте.

Редакция «НС» выражает соболезнование сотруднику газеты **Федорцеву Дмитрию Витальевичу** в связи со смертью на 66-м году жизни его матери **ФЕДОРЦЕВОЙ Аделаиды Дмитриевны**.

Наука в Сибири

УЧРЕДИТЕЛЬ — СО РАН

Редактор И. ГЛотов.

ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ

«НС» В НОВОСИБИРСКЕ!

Любые номера газеты «НС» можно приобрести и получить по подписке в холле первого этажа Управления делами СО РАН с 13.00 до 17.00 в рабочие дни (Академгородок, Морской проспект, 2).

Адрес редакции: Россия, 630090, Новосибирск, Морской проспект, 2.
Телефоны: 34-31-58, 30-09-03, 30-15-59.

Корреспонденты: Иркутск 51-35-26, Томск 25-92-76, Красноярск 49-43-75, Кемерово 28-78-11.

Стоимость рекламы: 25 руб. за кв. см

Отпечатано в типографии ФГУИП «Советская Сибирь», г. Новосибирск, ул. Н. Данченко, 104. Подписано к печати 29.05.2003 г. Объем 2 п. л. Тираж 1900. Заказ № 13304. Редакция рукописи не рецензирует и не возвращает.

Регистрационный № 484 в Мининформпечати России. Подписной индекс 53012 в каталоге «Пресса России-2003» (второе полугодие т. 1, стр. 107). E-mail: press@ns.su
© «Наука в Сибири», 2003 г.