

# РАСТИТЬ И УКРЕПЛЯТЬ КАДРОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ АЭРОКОСМИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ  
КОМИТЕТА ТОРГОВО-  
ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЫ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ПО РАЗВИТИЮ АВИАЦИОННО-  
КОСМИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА

Александр Николаевич  
Белоусов



Выполнение поставленных Президентом Российской Федерации задач модернизации и технико-технологического перевооружения авиационно-космической отрасли и эффективного производства конкурентоспособной авиационно-космической техники невозможно без серьезного изменения кадровой политики, привлечения в отрасль перспективной молодежи. По большому счету, эта проблема относится ко многим стратегическим отраслям нашей промышленности: и к судостроению, и к атомной промышленности, и к приборостроению, и к другим отраслям.

Если говорить об авиапроме, то дефицит кадров здесь существует на всех квалификационных уровнях. Средний возраст работников в отрасли составляет 55–57 лет. Больше 30% – это люди старше 60 лет. Почти отсутствуют работники возрастного диапазона 35–45 лет.

Сразу же хотел бы подчеркнуть, что не последнюю роль в решении этой наболевшей проблемы, требующей оперативного принятия комплекса мер, играет вопрос о стоимости интеллектуального труда. У нас, строго говоря, не установлены нормо-часы интеллектуального труда. При этом введение в практику данного критерия просто необходимо. В интеллект надо вкладывать деньги. Если мы эту проблему не решим, говорить о возрождении нашего отечественного авиапрома просто бессмысленно.

Теперь о другом аспекте кадровой проблемы. Ухудшается качественный состав преподавателей и вы-

пускников вузов. Резко сократилось количество диссертаций по темам развития высокотехнологичных отраслей. Только 10–15% выпускников школ идет в авиационные вузы. В советское же время авиационные институты были для них в числе самых престижных. Приведу и такой факт: после окончания вузов в науку идет только 1–2% молодых специалистов. Число профтехучилищ сократилось на 20%, а количество обучающихся в них станочников уменьшилось в 30 раз по сравнению с советским временем.

Такая острая ситуация сложилась на сегодняшний день. И естественно, возникает вопрос: «А что делать?» В первую очередь тогда надо ответить на вопрос: «Кто вообще должен готовить специалистов для стратегически важных отраслей промышленности, и в частности для авиационной отрасли? Бизнес или государство?» Бизнесу это абсолютно невыгодно. Это дорого, это требует длительного времени. Поэтому ждать от бизнеса конструктивных решений не приходится. Значит, вся тяжесть проблемы ложится на государство, все денежные затраты могут быть профинансированы только за счет средств экстренной государственной поддержки. Она сегодня есть, но ее явно недостаточно ввиду остроты положения, того кадрового голода, который существует практически в любой из стратегически важных для государства отраслей.

Государственная программа экстренных мер для решения существующей проблемы должна опираться на тщательно проработанный проект модернизации кадрового потенциала. Стране нужны не просто новые специалисты, а специалисты новой формации.

Сказать, что в стране абсолютно ничего в этом направлении не делается, было бы несправедливо. Создано множество комиссий, рабочих групп, разных филиалов, которые занимаются этой проблемой. А каков результат? На сегодняшний день он близок к нулю. Почему? Во многом потому, что выделяемые бюджетные средства зачастую распыляются, контроль за их расходованием не проводится, и как следствие – результатов нет.

Для подтверждения этого стоит обратить внимание на один документ. Речь идет о Стратегии создания в оборонно-промышленном комплексе системы многоуровневого непрерывного образования на период до 2015 года, реализация которой призвана минимизировать дефицит кадров в оборонно-промышленном комплексе (в том числе специалистов высокой квалификации, научных работников, менеджеров всех уровней управления и квалифицированных рабочих) в условиях структурных преобразований и интеграционных процессов в оборонно-промышленном комплексе, модернизации системы многоуровневой подготовки специалистов.

К сожалению, реализация вышеуказанной стратегии заметно осложняется отсутствием комплексного финансирования, потому что источники средств «размазаны». Это и федеральный бюджет, и внебюджетные средства. Кроме этого, действуют существующие федеральные целевые программы. Но, как правило, все эти документы не включают в себя раздел о подготовке кадров разных квалификационных уровней для конкретной отрасли.

Что предлагает наш комитет? Во-первых, необходима новая, учитывающая реалии сегодняшнего дня, долгосрочная, фундаментальная программа, предусматривающая целенаправленное, долгосрочное развитие и сохранение кадрового потенциала оборонно-промышленного комплекса, в частности авиастроительной и космической отраслей.

Во-вторых, это должна быть очень динамичная программа, поскольку 10 лет назад мы прекратили готовить специалистов для авиационной отрасли. И сейчас мы пытаемся их каким-то образом делить, распределять, а их просто нет. Если завтра мы начнем при всем, так сказать, удачном стечении обстоятельств активно готовить этих специалистов, они будут в отрасли через 6 лет. То есть 6 лет мы вообще модернизацией заниматься не можем, потому что делать это некому.

Мы предлагаем проводить подготовку специалистов для конкретного авиастроительного проекта, то есть это – подготовка проектная и целевая. Основана она на «агрегатированном» подходе подготовки студентов. Что это означает? Специалиста готовят не в одном вузе, а в нескольких, обладающих возможностью давать учебный материал с использованием самых передовых технологий. Допустим, нужен курс теоретической механики. Где лучше всего читается механика? В МГУ. Где лучше всего читается физика? В МФТИ. Вот там студент получает курсы по крайней мере достаточно высокого уровня. К примеру, в Соединенных Штатах Америки очень часто этим пользуются. И выходит специалист под определенный проект, который «вытащит» авиационную промышленность из той тяжелой ситуации, в которой она оказалась.

Такой подход к организации учебного процесса потребует достаточно четкого взаимодействия промышленности и вузов в части формирования требований к профессиональной подготовке конкретных групп студентов. Соответственно должна быть налажена достаточно жесткая учебная кооперация отраслевых вузов.

И то и другое на сегодняшний день отсутствуют. А это срочно необходимо сделать.

Если говорить о Комитете ТПП РФ по развитию авиационно-космического комплекса, то он проводит большую работу по организации координационного центра в Жуковском по подготовке кадров для авиапрома на базе национального авиастроительного центра, который создается в соответствии с указом Президента Российской Федерации. Разработана схема взаимодействия федеральных органов власти, предприятий, вузов и организаций.

Нашим комитетом разработана концепция организации проектно-целевой интенсивной инновационной подготовки авиационных специалистов (ИПАС) с тем прицелом, чтобы эта разработка могла войти в федеральную целевую программу.

Цели концепции ИПАС:

- интеграция возможностей и достижений всех авиационных вузов на основе кооперации при подготовке специалистов;
- подготовка специалистов в области критических и инновационных технологий;
- перенос акцента на инновации в содержании и организации учебного процесса.

В организационном плане эта концепция предусматривает:

- Осуществление подготовки специалистов полностью на основе государственного заказа.
- Оформление и регулирование юридических отношений участников программы «студент – государство – предприятие» трехсторонним контрактом, заключаемым при зачислении студента в вуз. В нашем случае в роли предприятия-заказчика может выступать Объединенная авиастроительная корпорация.
- Увеличение академической нагрузки студентов.
- Повышение размера студенческой стипендии.
- Обеспечение иногородних студентов местами в общежитиях повышенной комфортности.
- Оговоренное контрактом гарантированное трудоустройство молодых специалистов, достаточно высокий уровень начальной зарплаты, перспективу карьерного роста и льготного приобретения жилья. Для решения жилищных вопросов следует полнее использовать национальную программу «Доступное жилье». Стимулом номер один для молодого специалиста является обеспечение его жильем на предприятии. Молодому специалисту следует предоставить ипотеку под 3%. Если он уходит с предприятия, то выплачивает по рыночной стоимости эту ипотеку и возвращает все деньги, которые государство затратило.
- Сокращение числа студентов, приходящихся на одного преподавателя, и обеспечение целевых доплат профессорско-преподавательскому составу.

Мы давно поняли, что решить проблему кадров без молодежи невозможно, и создали в рамках нашего комитета молодежную секцию с целью вовлечения молодежи в развитие научно-технического потенциала,



молодежного предпринимательства, в процесс широкого использования инноваций и открытий в области авиации, космонавтики и содействия обеспечению авиационной и космической промышленности молодыми квалифицированными кадрами.

Была учреждена Межрегиональная общественная организация «Аэрокосмическая инициатива». В Интернете мы организовали сайт, на котором представлена разнообразная информация, касающаяся аэрокосмической тематики, профориентации. По сути, секция выступает в роли своего рода молодежной биржи, которая помогает молодым ребятам – выпускникам вузов быстрее сориентироваться и найти ту работу, которая является для них наиболее интересной.

Функции кадрового центра в дальнейшем будут всё более усложняться: наряду с формированием ресурса спроса предприятий на инженерные кадры и предложений вузов по их подготовке, параллельно будут формироваться схемы и алгоритм получения профессионального образования по индивидуальной заявке заказчика из известной триады «предприятие – абитуриент – вуз».

Комитет провел ряд конкурсов инновационных проектов молодых специалистов, а также научно-практических школ-семинаров.

В заключение хотелось бы отметить, что, несмотря на всю тяжесть и сложность кадровой проблемы

в авиапроме и других стратегически важных отраслях, оценочный взгляд экспертов в будущее вселяет в нас оптимизм. Россия может в кратчайшее время вернуться в число ведущих авиационных держав мира, войти в число лидеров по производству в первую очередь региональных самолетов, а также крупнотоннажных самолетов, подобных которым в мире, вообще говоря, пока никто не делает. А если мы их будем снова строить, значит, по грузоперевозкам наша страна тоже может выйти на передовые рубежи.

Хочу еще раз подчеркнуть: качественное изменение ситуации на том или ином участке производства возможно только при концентрации на нем «критической массы» специалистов новой формации. Решение задачи модернизации российской экономики невозможно без решения кадровой задачи. А для этого необходимо:

- во-первых, осуществить государственную программу мер, имеющую в своей основе тщательно проработанный проект модернизации кадрового потенциала;
- во-вторых, вкладывать деньги в интеллектуальное развитие нашей молодежи;
- в-третьих, государству нести ответственность за подготовку кадров для стратегических отраслей промышленности, в число которых входят авиация и космос.

ПО МАТЕРИАЛАМ ВЫСТУПЛЕНИЯ  
НА ЗАСЕДАНИИ ПРАВЛЕНИЯ  
ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЫ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
17 ИЮНЯ 2010 ГОДА